VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 37)
z dnia 24 maja 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 37)

24 maja 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat działalności instytutów pozostających pod jego nadzorem (Instytut Rozwoju Miast, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, Instytut Techniki Budowlanej, Instytut Kolejnictwa, Instytut Morski, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Instytut Transportu Samochodowego);

– rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 376).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Anna Wypych-Namiotko** i **Janusz Żbik** – podsekretarze stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Leszek Rafalski** dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wraz ze współpracownikami, **Andrzej Żurkowski** dyrektor Instytutu Kolejnictwa wraz ze współpracownikami, **Andrzej Wojciechowski** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Szefler** dyrektor Instytutu Morskiego, **Marek Kaproń** dyrektor Instytutu Techniki Budowlanej, **Jerzy Adamski** dyrektor Instytutu Rozwoju Miast, **Sławomir Anusz** dyrektor Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa oraz **Adrian Furgalski** dyrektor zespołu doradców gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów. Witam zaproszonych gości. W szczególności witam silną reprezentację resortu transportu w osobach pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, pani minister Anny Wypych-Namiotko i pana ministra Janusza Żbika.

Porządek dzisiejszego posiedzenia państwo otrzymaliście. Przewiduje on informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat działalności instytutów pozostających pod nadzorem ministra (Instytut Rozwoju Miast, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, Instytut Techniki Budowlanej, Instytut Kolejnictwa, Instytut Morski, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Instytut Transportu Samochodowego). Czy do tego porządku są uwagi? Nie ma.

Zatem stwierdzam, że przyjęliśmy porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Oddam głos na początek ministrowi Jarmuziewiczowi celem ustalenia kolejności referowania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, taki szczegół techniczny: za chwileczkę mam dwa pytania na sali plenarnej, w związku z tym będę musiał państwa

opuścić. Z natury rzeczy zacznę od własnych kompetencji, a mianowicie: Instytut Transportu Samochodowego i Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Za chwileczkę przekażę głos panom dyrektorom, ale taki wątek strukturalny najpierw. Mianowicie, obok państwowych instytutów badawczych zaczyna się rodzić sfera prywatna, która w sposób naturalny coraz mocniej konkuruje z instytutami badawczymi, że tak powiem, państwowymi. W związku z tym od czasu do czasu powstaje dyskusja, żeby iść na skróty i o komercjalizacji. Zanim państwa opuszczę, chcę po prostu zostawić państwa z tym tematem. Czy nie byłoby dobrze dla sprawy, aby zmierzyć się z tym tematem? Jeżeli chodzi o Instytut Badawczy Dróg i Mostów i Instytut Transportu Samochodowego, ten pierwszy współczynnik, który miałby o tym decydować, jest akurat dodatni (patrz: dodatni wynik finansowy). Jeżeli państwo ma jednostkę, która przynosi minus, to powinno rodzić refleksję. Akurat w przypadku tych dwóch instytutów mamy dość wyraźny wynik finansowy rzędu około 10% plus. Przy takim wyniku można spać spokojnie, prawda? Jeżeli natomiast są instytuty, które mają wynik finansowy ujemny, to trzeba by się trochę poskrobać po głowie i zastanowić się, czy państwo powinno dokładać do tego typu jednostek, jeżeli obok funkcjonuje konkurencja. Tyle tytułem, mam nadzieję, niepokojącego wstępu, bo chciałbym u państwa zasiać niepokój.

Panie przewodniczący, nie bardzo wiem, jak, bo nie brałem udziału w posiedzeniach dotyczących sprawozdań na temat funkcjonowania instytutów. Wiem, że jest obowiązek rządu sprawozdawania na temat funkcjonowania instytutów, ale rozumiem, że najlepiej o instytutach będą mówili ich szefowie w sposób naturalny. W takim razie Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Pan prof. Leszek Rafalski chyba najwięcej nam powie w tej kwestii.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie dyrektorze. … Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, trochę w nawiązaniu do tego, co mówił pan minister. Chciałbym poprosić państwa o to, żeby w swoich wystąpieniach oprócz wyników finansowych, które są oczywiście ważne, niemniej jednak wydaje mi się, że w instytutach badawczych nie o wynik finansowy chodzi, tylko o co innego, w związku z tym, żeby też jak najwięcej mówić o swoich osiągnięciach od strony wyników naukowych, wyników badawczych, o tym, czym instytuty mogą się pochwalić w ciągu ostatniego roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam przekonanie, że tak by było w wystąpieniach, niemniej jednak bardzo proszę. Pan prof. Leszek Rafalski.

Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów Leszek Rafalski:

Dziękuję bardzo. Tak się składa, że oprócz kierowania instytutem, można powiedzieć, reprezentuję wszystkie instytuty badawcze w Polsce, ponieważ jestem przewodniczącym Rady Głównej Instytutów Badawczych. Proszę państwa, w roku 1999 były 262 jednostki badawczo-rozwojowe. Po 22 latach one się bardzo solidnie zrestrukturyzowały. Obecnie jest 119 silnych instytutów badawczych. Co się zdarzyło z tymi pozostałymi jednostkami? Część uległa likwidacji. Był proces konsolidacji – włączania niektórych mniejszych jednostek do większych, i proces, o którym wspomniał pan minister Jarmuziewicz, komercjalizacji. Jakie z tych zmian możemy ocenić jako Rada Główna Instytutów za udane? Oczywiście, konsolidacja i likwidacja słabych jednostek, ale bardzo negatywnie oceniamy konsolidację 17 jednostek badawczo-rozwojowych resortu gospodarki. Dlaczego? Te jednostki były różne: jedne silniejsze, słabsze, i 7 lat temu poddały się komercjalizacji. Są nadzorowane przez Ministra Skarbu Państwa. Wcześniej te instytuty pełniły istotną funkcję, jeśli chodzi o sprawy państwowe. Posiadały pewne możliwości nadane przez przepisy ustawy lub rozporządzenia. W momencie, kiedy zostały skomercjalizowane, utraciły te uprawnienia i właściwie jedynym kryterium, według którego ocenia je Minister Skarbu Państwa jest zysk. W związku z tym oceniamy,

że kierunek tylko komercjalizowania jest bardzo niebezpieczny dla państwa, zwłaszcza w przypadku instytutów będących pod nadzorem ministra transportu.

Otóż, proszę państwa, mój instytut jest stowarzyszony w takiej organizacji, która zrzesza czołowe instytuty badawcze z całej Europy. Nazywa się FELBD – Forum Europejskich Laboratoriów Badawczych Drogownictwa. Wszystkie są państwowe i nie są skomercjalizowane, ponieważ takie instytuty powinny być ręką ministra, ręką administracji drogowej różnego szczebla przy różnych sprawach, które są realizowane. Stąd taka moja odpowiedź wprost na zapytanie dotyczące komercjalizacji. Zdecydowanie jesteśmy przeciwni, nie jako Instytut Badawczy Dróg i Mostów, bo powiem państwu, że komercjalizacja przynosi dyrektorowi bardzo duże korzyści: przestaje być limitowany, jeśli chodzi o wynagrodzenia, zostają różne akcje wydawane po pewnych preferencyjnych układach, ale nie o to chodzi. Instytut traci pewne możliwości reprezentowania przede wszystkim spraw państwowych na forum krajowym i międzynarodowym.

Jeśli chodzi o Instytut Badawczy Dróg i Mostów, wspólnie z panem dyrektorem Rymszą przekazaliśmy państwu szczegółową informację, którą każdy z państwa otrzymał. Nie chciałbym jej szczegółowo omawiać. Powiem tylko o kilku najważniejszych sprawach. Pierwsza sprawa to jest to, że jesteśmy instytutem kategorii A, czyli już po raz drugi najlepiej ocenianym przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Nasze obszary to przede wszystkim drogi, mosty, lotniska i sprawy z tym powiązane. Jesteśmy jedynym instytutem badawczym, który zajmuje się zagadnieniami infrastruktury drogowej. Są jeszcze uczelnie, które mają zespoły badawcze, eksperckie, które zajmują się również tymi problemami, ale ich głównym celem jest dydaktyka. Czasami się stykamy w projektach badawczych i różnych innych zagadnieniach.

W Instytucie działa 9 zakładów i 12 akredytowanych laboratoriów, z tego część tych laboratoriów to są jedyne akredytowane w Polsce laboratoria: diagnostyki nawierzchni drogowej, mostowej i tak dalej i tak dalej. To daje Instytutowi często szansę, której nawet nie chcemy, badań rozjemczych. Obecnie mamy stan bardzo silnych napięć pomiędzy administracją drogową a przedsiębiorstwami i często nasze wyniki badań rozstrzygają te spory. Po prostu jest to wynik akredytowany niezależnego ośrodka. Podkreślam, niezależnego, bo zależność (nadzór ministra) jest oczywiście, ale Instytut jest jednostką niezależną pod względem merytorycznym. Również akredytacja laboratoriów polega na tym, że co roku są one sprawdzane, weryfikowane i wówczas mogą dalej działać, funkcjonować jako akredytowane. Jeśli nie spełniają procedur, to nie. Jest pewien problem, o którym myśmy rozmawiali również z panem ministrem Jarmuziewiczem, że administracja drogowa nie akredytowała swoich laboratoriów. I tu jest spory konflikt, że wyniki badań, które ona przedstawia, czasami mogą być podważane, bo brak akredytacji oznacza, że nie ma tej wiarygodności tak, jak na przykład mój Instytut czy inne instytuty, które akredytowały laboratoria w różnym innym zakresie.

Kilka słów o tym, czym się zajmujemy. Przede wszystkim prowadzimy działania wspierające działania Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w zakresie badań naukowych, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (lepiej było Infrastruktury jednak), Generalnej Dyrekcji. Realizujemy na rzecz Generalnej Dyrekcji kilka poważnych prac – w tej chwili nowelizację katalogu wzmocnień i inne prace. Współpracujemy z Inspekcją Transportu Drogowego, Policją. Jest bardzo silna współpraca z jednostkami administracji drogowej samorządowej. Pamiętajmy, że w Polsce działa 16 zarządów dróg wojewódzkich, 300 zarządów dróg powiatowych, kilkadziesiąt zarządów dróg miejskich i z nimi współpraca jest czasami bardziej twórcza niż z administracją krajową, ponieważ niektóre zarządy mają bardziej nowoczesne metody zarządzania niż administracja dróg krajowych. Na przykład Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach prowadzi zdecydowanie lepszą diagnostykę, ewidencję niż na drogach krajowych. Tak po prostu się zdarzyło. Jest tam dyrektor, który jest otwarty na nowoczesne rozwiązania.

Współorganizujemy również studia podyplomowe, szkolenia, ale takim głównym działaniem są oczywiście nasze prace badawcze. Kilka takich przykładów z ostatnich lat. Przede wszystkim katalog nawierzchni asfaltowych, który, można powiedzieć, uporządkował sprawy projektowania nawierzchni. Dzięki współpracy z Ministerstwem,

a właściwie z ministrem Chodakiewiczem, który w latach 1997–2001 był wiceministrem, powstał katalog nawierzchni betonowych. On zapoczątkował budowę autostrad w betonie. Jest w tej chwili kilka odcinków: pod Wrocławiem, odcinek Świecko–Nowy Tomyśl i tak dalej, i tak dalej. To otworzyło możliwości wdrażania nawierzchni betonowych, które do tamtego czasu były marginalne w Polsce, tylko na drogach lokalnych.

Kolejny katalog: katalog wzmocnień, czyli jak remontować nawierzchnię, jak obliczać wzmocnienia, jak je realizować. Kilka lat temu udało nam się też namówić Ministerstwo na wydawanie warunków technicznych dotyczących kruszyw, mieszanek asfaltowych, emulsji. Jest to wdrożenie norm europejskich bardzo przydatne właśnie dla administracji drogowej. Wydaliśmy trzy takie wytyczne w poprzednich latach.

Szereg zaleceń i instrukcji dotyczących projektowania technologii, doboru materiałów, doboru urządzeń dylatacyjnych, instrukcji wykonywania inwestycji: to jest nasza działalność. No, i taka już *stricte* naukowa to są nasze publikacje – monografie, które państwo tam macie. Podam tylko kilka przykładów. Ostatnia monografia, którą kierowałem „Eksploatacja dróg". Otóż, zorganizowaliśmy studium podyplomowe na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurskim i udało się na podstawie tych wykładów zrobić piękną monografię, która jest unikalna w skali kraju i nie tylko, która służy zarządcom do dobrego zarządzania drogami, już nie budowania, bo musimy pamiętać, że te drogi za jakiś czas zbudujemy, ale trzeba je eksploatować, użytkować. Czasami też obserwujemy tak, że wykonana droga po kilku latach ulega zniszczeniu, bo nikt nie pamięta, że trzeba troszeczkę te rowy oczyścić, troszeczkę wzmocnić tę nawierzchnię, uszczelnić spękania. To są normalne zabiegi, które każdy z nas wykonuje w miejscu, w którym mieszka, natomiast z drogami jest troszeczkę inaczej, bo w odróżnieniu od naszych mieszkań one wymagają ogromnych pieniędzy na utrzymanie. Jeśli tego nie prowadzimy, wówczas te drogi bardzo szybko tracą swoją wartość. Taki inny przykład to osłony przeciwhałasowe w ruchu drogowym. Dyskutujemy nad tym, czy one tak powinny wyglądać, czy nie jest ich za dużo. Były specjalne konferencje w tej sprawie. Prowadzimy badania związane w tej chwili z kolejnym takim kierunkiem wydłużenia długości czasu życia nawierzchni. Otóż, tak, jak do tej pory, pewnie część z państwa się orientuje, nawierzchnie asfaltowe projektuje się i buduje się na 20 lat, betonowe – na 30. Jest pewien problem, że z jednej strony ci, którzy jeżdżą po drogach, o czym powie pewnie pan dyrektor Wojciechowski, dążą do większych obciążeń, na przykład do 60 ton lub więcej ton na oś. My musimy dostosować często do tego konstrukcję nawierzchni i wydłużyć ich czas życia. To jest ogromny problem, ale też miejsce wdrażania nowych innowacji. W całej Europie, w świecie prowadzi się badania w tym kierunku, żeby na przykład nawierzchnie projektować i wykonywać na 40–50 lat, a nie na te 20–30, o których mówiłem. Z tego są pewne korzyści, szczególnie dla użytkowników, że odcinki dróg nie są zamykane, nie są remontowane, trwają wiele, wiele lat i użytkownicy, zwłaszcza dróg szybkiego ruchu, są bardzo zadowoleni.

Kilka przykładów takich dobrych wdrożonych projektów. Przede wszystkim projekt „most w trzy miesiące". Opracowaliśmy wspólnie z kilkoma firmami i jednostkami naukowymi technologię wykonywania niedużych obiektów do 80 m w ciągu nie dłużej niż 3 miesiące. Nowoczesne metody prefabrykacji, przygotowanie fundamentów i tak dalej. Wdrożony już w wielu miejscach w Polsce. Diodowe znaki drogowe, nowa generacja znaków – razem z Instytutem Optyki Stosowanej i jedną z firm drogowych wprowadziliśmy nowe rozwiązania telematyczne. Inteligentny system kompleksowej identyfikacji pojazdów – na podstawie sieci neuronowych identyfikacja pojazdów, ich ważenie i, jak trzeba, również karanie za przeciążenie. Aktywne inteligentne bariery drogowe i mostowe – zakończony projekt, który daje taki rezultat, że jeżeli lekki samochód uderzy w barierę, to inaczej będzie działać, a jak ciężki, też inaczej, czyli pochłonie tyle energii, ile trzeba. To jest tylko kilka przykładów tych projektów, które zrealizowaliśmy.

Myślę, że oprócz tego, że kieruję Radą Główną Instytutów Badawczych, chciałbym powiedzieć, że pani prof. Barbara Rymsza, która jest przewodniczącą Rady Naukowej, jest członkiem Komitetu Ewaluacji Jednostek Naukowych i została powołana przez Ministra

Nauki do oceny jednostek. To pokazuje naszą rolę w Polsce, w Europie, w świecie. Co prawda Instytut Badawczy od 20 lat uzyskuje zawsze pozytywne wyniki, ale myślę, że to też nie jest wynik tego, że jest jakaś super koniunktura. Myśmy stworzyli pewien system w Instytucie. Podstawowym składnikiem kosztów Instytutu są wynagrodzenia. Jeśli się nad nimi zapanuje, to jest w porządku. System jest prosty. Im więcej przychodów, tym więcej wynagrodzeń, im mniej, tym mniej. I to nie jest w skali Instytutu, tylko w skali zespołów, które pracują w Instytucie, zakładów. Jeśli zakład jest dobry, pracownicy zarabiają więcej, jeśli słaby, odpowiednio mniej. Limitowana jest tylko dyrekcja, która ma oczywiście ograniczenia z tytułu „ustawy kominowej". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za tę informację. Bardzo proszę, kto będzie teraz kolejność wyznaczał, ponieważ nie ma pana ministra? Bardzo proszę. Bardzo proszę, Instytut Transportu Samochodowego, pan dyrektor …

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, mamy taką propozycję. Czy można by było…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Momencik, momencik, bardzo proszę, pan poseł Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chciałbym tylko formalnie zapytać pana przewodniczącego o coś takiego, czy moglibyśmy zadawać pytania po wystąpieniach bezpośrednio poszczególnych przedstawicieli, bo jesteśmy od kilku miesięcy posłami i spotykamy się pierwszy raz z państwem, z niektórymi z państwa. Chcielibyśmy po prostu zapytać o proste rzeczy, które nas interesują, a jak wysłuchamy wszystkich po kolei państwa wystąpień, to możemy się w czymś bardzo pomylić.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jest to, rozumiem, konkretny wniosek. Miałem przekonanie, że tak, jak każdego roku, a kilka lat już tutaj, żeby nie powiedzieć kilkanaście lat, w tej Komisji pracuję, że po prostu po prezentacji wszystkich instytutów odbyłaby się debata. Rozumiem, że te pytania, które się nasuwają, państwo posłowie po prostu odnotują sobie. Jeżeli jest taka wola większości, oczywiście jestem gotów zmienić sposób procedowania. Czy podtrzymuje pan poseł? Podtrzymuje. Bardzo proszę, zatem zmieniamy sposób procedowania. Po każdej prezentacji państwo posłowie zadadzą pytania. Bardzo proszę, który z panów pierwszy? Pan poseł Szmit, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jesteśmy wszyscy pod wrażeniem tego, co się dzieje, jeżeli chodzi o budowę dróg w Polsce. Te wrażenia są różne, jak wiadomo, ale chciałbym tutaj od panów taką ocenę, rozumiem, niezależną uzyskać. Tempo, w którym są budowane drogi, z jednej strony cieszy, ale z drugiej strony nasuwa poważne wątpliwości. Czy nie będzie tak, że jakość dróg wykonywanych w takich procedurach w tym tempie nie będzie potem po kilku latach znacznie wcześniej, niż o tym mówią normy technologiczne, zagrożona? Są różne przypadki. O tym już słyszymy, że są problemy. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Bardzo mnie zainteresowała pana informacja o pracach nad technologią „most w trzy miesiące". Wielokrotnie zadawałem sam sobie pytanie, czy rzeczywiście jesteśmy skazani w Polsce na technologie budowy dróg tak kosztowne, tak materiałochłonne, tak długie w wykonaniu. Czy rzeczywiście miliony metrów sześciennych trzeba przesuwać, żeby budować nasypy i tak dalej i tak dalej? Czy tak, jak są inne technologie budowy dróg, chociażby… To nie jest dobry przykład, ja nie lubię powoływać się na Chiny, ale w tym wypadku naprawdę robi wrażenie tempo budowy dróg w Chinach. Tam jest po prostu technologia budowy wszystkiego na estakadach. Czy rozważacie panowie zaproponowanie takiej technologii? Czy ona jest lepsza czy gorsza? Czy jest do zastosowania w Polsce? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pan poseł Rzońca? Bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam takie proste pytania. Bardzo przepraszam, że one będą takie proste. Dlaczego, jakie jest zdanie w tej sprawie Instytutu, mamy najdroższe kosztowo autostrady? Dlaczego ta infrastruktura okołoautostradowa jest tak rozbudowana, że czasem więcej się buduje poza autostradą niż na samej autostradzie? Chciałbym zapytać jeszcze o taką rzecz, mianowicie w jakim procencie pan profesor, przepraszam, Instytut czuł się, że tak powiem, wykorzystany, mówiąc kolokwialnie i brzydko, w zakresie tego wszystkiego, co działo się w ostatnich latach przy budowie polskich dróg, autostrad? Ja wiem – a jestem samorządowcem – że na dole w powiatach i województwach jest naprawdę dobrze w tej sprawie. Pytam o drogi krajowe i autostrady i o waszą rolę w tym aspekcie, bo wczoraj mieliśmy spotkanie z ministrem transportu, panem ministrem Nowakiem, i on sam przyznał, że na to Euro wystawia sobie i resortowi za budowę przez kolejne lata ocenę dostateczną, co też zasługuje na uznanie, przyznanie się do tego typu oceny, ale myślę, że ta ocena dostateczna, powiedzmy, też nie jest do końca obiektywna, ale już nie będę komentował tego, bo chcielibyśmy wszyscy, żeby naprawdę to, co się zdarzyło na drogach, a ma służyć Euro, się udało. Natomiast bardzo bym prosił pana o taką krótką, prostą odpowiedź dla nas, posłów pierwszej kadencji w tych trzech obszarach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa posłów jeszcze chciał zabrać głos, zadać pytanie? Nie ma. Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie profesorze.

Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów Leszek Rafalski:

Dziękuję bardzo. Pierwsze pytanie pana posła Szmita dotyczyło jakości. My w Instytucie mamy pewne obawy, że jest ryzyko, że ta jakość może za kilka lat okazać się nienajlepsza, ale jest to przede wszystkim wynik tak dużego tempa i tak wielkiego frontu robót, może czasami nadmiernie dużego. Myśmy dyskutowali, czy nie lepiej było się wcześniej skoncentrować na pewnych ciągach, bo mamy taki rezultat, że one nie są skończone. Rozpoczęto roboty na różnych obszarach. To było z reguły wynikiem tego, że w pewnych miejscach były przygotowane projekty, w innych – nie. Na przykład w regionie warmińsko-mazurskim były dobrze przygotowane projekty przez dyrektora jeszcze Królikowskiego (z nim współpracowałem) i tam szybko mógł ten front ruszyć, w innych regionach – nie. Na przykład odcinek siódemki do Warszawy nie jest w ogóle rozpoczęty, bo Oddział Mazowiecki tego nie dotknął. To jest pewien problem. Ta jakość jest oczywiście kontrolowana, ale po tych sprawach, które się ujawniają, które do nas docierają, to czasami może być kłopot. Jest na przykład problem słynnego mostu na autostradzie A1. Jest to most bardzo nowatorski, którego nie ma w świecie. Powstało pytanie, czy musieliśmy taki most dla tego obiektu projektować? Nie jest to ani Wisła, ani Odra. Jest to zwykły odcinek, gdzie jest bardzo skomplikowana konstrukcja i technologia i dwie awarie, które nastąpiły. Myśmy na to zwracali uwagę, ale… Reasumując sprawę jakości (pierwsze pana pytanie), uważamy, że jest pewne ryzyko, że ona nie będzie taka, jakiej oczekiwaliśmy.

Jeśli chodzi o technologie mostowe, myśmy świadomie poszli w to rozwiązanie „trzy miesiące”, ponieważ często, zwłaszcza w miastach, jest pewien problem: zamknięcie jakiegokolwiek obiektu zakłóca cały ruch, więc lepiej dobrze to przygotować i szybko wykonać.

Natomiast jeśli chodzi o porównanie z Chinami, estakady są bardzo kosztowne. Chińczycy mają mnóstwo pieniędzy i mogą to robić, natomiast u nas raczej jednak odcinki nasypów, natomiast tam, gdzie już nie można, fragmenty estakad. One są kilkakrotnie droższe niż nasypy.

Pan poseł Rzońca zapytał, dlaczego najdroższe. Myśmy niedawno mieli taką konferencję, chyba EUROTRANS, gdzie byłem poproszony przez prof. Liberadzkiego o przedstawienie, jakie są koszty w Europie. I się okazuje, że w ostatnich 15 latach one są między 9000 tys. euro a 33.000 tys. euro z kilometr, w środku Europy. Najdroższy

odcinek, to jest 33.000 tys. euro, to jest tunel w Bratysławie. Nasze autostrady są gdzieś w środku – nie są ani w tą, ani w tamtą, więc musimy przełamać ten mit, że one są najdroższe. One są różne. Wszystko zależy od tego, czy mamy obiekt mostowy, czy mamy grunty niekorzystne – wtedy te koszty rosną. Jeżeli jest zwykły normalny odcinek, to jesteśmy w kosztach europejskich, można powiedzieć.

Jeśli chodzi o sprawę rozbudowania infrastruktury, to myślę, że jesteśmy włączeni jako Instytut do pewnych działań Generalnej Dyrekcji, przy czym szczerze też powiemy zapewne z panem Januszem, że ostatnie lata to nie było najsilniejsze wykorzystanie naszych możliwości. Tak, ale ostatnio bardzo się to poprawiło. Na przykład wdrażamy razem z Generalną nową diagnostykę na sieci drogowej. Mamy urządzenie, które bada nośność, jadąc 80 km na godzinę. Normalne urządzenia muszą się zatrzymać, co jest niebezpieczne na autostradzie, więc wprowadziliśmy pilotaż. Natomiast jest pewne takie niepowodzenie – sprawa, której nie udało nam się zrealizować. Przygotowaliśmy – w mojej ocenie – nie najgorsze rozporządzenie, projekt rozporządzenia w sprawie warunków technicznych 4 lata temu, i ono nie zostało wprowadzone. To Generalna Dyrekcja zamówiła od nas. Nie poszło to z różnych przyczyn, różne były naciski, tak że ten odsetek szacuję gdzieś na poziomie 25–30% naszych możliwości. On mógłby być większy, natomiast też mielibyśmy problemy, gdyby tylko Generalna Dyrekcja chciała korzystać, gdyby samorządy nie korzystały. Na przykład z Zarządem Dróg Miejskich w Warszawie prowadzimy silną współpracę. Nadzorujemy wszystkie remonty w Warszawie, te tak zwane weekendowe, które dają dobry rezultat i dają potem po tym weekendzie bardzo ładne ciągi, na przykład Trasy Łazienkowskiej czy innych odcinków. Tak samo w innych miastach: prowadzimy diagnostykę, zajmujemy się ewidencją dróg, ekspertyzami obiektów mostowych, więc jest tak. Poza tym też musicie państwo rozumieć, że korzystamy z projektów finansowanych przez Ministra Nauki lub Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. To są badania naukowe. Właśnie ten „most w trzy miesiące" jest finansowany przez te agencje, w tej chwili Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, wcześniej Ministra Nauki. To tworzy u nas mniej więcej taki dobry przychód na poziomie 40.000– 50.000 tys. zł rocznie, który pozwala na rozwój Instytutu przez ostatnie 20 lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu profesorowi. Oczywiście, do tych merytorycznych wypowiedzi i odpowiedzi udzielonej przez pana ministra, przepraszam, dyrektora, trudno cokolwiek dodawać, ale pozwólcie panowie, że ponieważ także parałem się wykonawstwem przez ponad 20 lat, wykonawstwem na polskich drogach, bardzo trywializując wręcz, nie ma znaczenia, czy określone wskaźniki w trakcie budowy osiąga się w ciągu jednego tygodnia czy dwóch tygodni. Budowę dróg można kontrolować w trakcie, ale także i po wykonaniu. W związku z tym nasze normy przewidują takie badania. Zresztą pan prof. Rafalski mógłby o tym mówić w nieskończoność, ponieważ zajmuje się tym od wielu, wielu lat i ma konkretne osiągniecia na tym polu. Czy panowie jeszcze? Tak, bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bo mam jeszcze takie krótkie pytanie do panów, bo jakiś czas temu procedowaliśmy, chyba miesiąc temu, nad ustawą dotyczącą tak zwanej przejezdności tych dróg. Chcielibyśmy poznać panów opinię, ocenę. Jak panowie możecie się do tego problemu odnieść?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów Leszek Rafalski:

Myśmy się odnosili w postaci opinii. Chodziło przede wszystkim o pewne ryzyko utraty gwarancji. Ponieważ ustawa zakładała przejezdność właściwie przed zakończeniem budowy, ato oznacza, że jeśli się nie zapisze w kontrakcie określonych warunków, że wykonawca przyjmuje takie zasady gry, czyli podtrzymuje gwarancje mimo tego, że coś się tam może zdarzyć, może się zdarzyć wypadek: ciężarówka – wyleje się

na przykład benzyna, coś innego, to jest wtedy dobrze, ale jeżeli nie ma takiego warunku, a nie przypuszczam, żeby wykonawcy chcieli takie warunki podpisywać, bo byłyby to dla nich bardzo ryzykowne podpisy. To jest ryzyko utraty gwarancji, o czym pisaliśmy, zresztą wspólnie z panem Januszem Rymszą. Ostrzegaliśmy przed takim kierunkiem działania. Wydaje mi się, że w tej chwili ustawa jest już uchwalona. Wczoraj czytałem w „Gazecie Prawnej", że ona jest – zobaczymy, jaki będzie jej skutek. Oby ona nie była potrzebna do zastosowania, bo nie jest to dobre rozwiązanie, że przed zakończeniem budowy wpuszcza się ruch na pewien czas. Jest to ryzykowne też dla użytkowników, zwłaszcza jeżeli nie byłaby wykonana końcówka, czyli warstwa ścieralna czterocentymetrowa, a jest urządzenie dylatacyjne. Trzeba wykonać schodeczek, który pozwoli przejechać po tym urządzeniu w moście. To jest kierunek, który powstał pod kątem przejezdności na tę imprezę, którą szykuje się w czerwcu, ale mam nadzieję, i pan Janusz też, że to nie będzie stosowane.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wobec tego, że w tej części udzielone zostały odpowiedzi, przechodzimy do następnego instytutu, Instytutu Transportu Samochodowego. Oddaję głos panu dyrektorowi Andrzejowi Wojciechowskiemu.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Andrzej Wojciechowski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, troszeczkę dla mnie jest to niespodzianką, ponieważ nie dostałem żadnej informacji, że mam się przygotować na prezentację, ponieważ mam tę informację, że porządek dzienny to informacja Ministra Transportu na temat działalności instytutów, ale – jak rozumiem – dyrektor musi być zawsze przygotowany, więc postaram się w skrócie omówić najważniejsze sprawy.

Na początku chciałbym państwa poinformować, że – bo myślałem, że to również w tej debacie zostanie w jakiś sposób uwzględnione – będą omawiane kontrole. Ponieważ od 2009 r. mieliśmy do tej pory przez trzy lata 16–17 kontroli, w tym dwie NIK. W 2005 r. również mieliśmy kontrolę NIK, w związku z czym bardziej się zajmujemy obsługą kontroli niż tym, czym się powinniśmy zajmować w rzeczywistości. To też dla państwa taka informacja. W gruncie rzeczy kontrole NIK wykazują, że nie mają żadnych większych uwag do Instytutu poza tymi, które tam były stwierdzone, ale one nie były wielkie. Kolejna rzecz, proszę państwa, jest taka, że podczas tych kontroli przedstawialiśmy panom z kontroli, i paniom również, informacje dotyczące wdrożeń Instytutu, bo to jest bardzo istotne. Niestety, kontrola NIK prezentuje jakieś odmienne zdanie na temat wdrożeń. Jak tłumaczymy, że w słowniku jest zapis, że zapoczątkowanie takich działań to już jest wdrożenie, że publikacja to jest wdrożenie, każdy od nas oczekuje, że to będą patenty czy pomysły na nową Nokię lub coś takiego. No właśnie instytuty mają z tym… może nie instytuty mają z tym problem. Instytuty realizują szereg wyznaczonych swoich zadań, które powinny być, że tak powiem, przyjęte. Nie wiem, skąd się bierze, że kontrola NIK takie ma zadania – trudno mi stwierdzić, ale wszystko jest zapisane w pokontrolnym materiałach NIK, więc może nie będę się do tego odnosił.

Jeśli chodzi o działalność Instytutu, to Instytut działa w czterech głównych zakresach: to jest ochrona środowiska, bezpieczeństwo ruchu drogowego, ekonomika transportu i organizacja transportu, konstrukcja pojazdów czy nowe materiały i nowe technologie w pojazdach i pewna synergia: ludzie-samochód-droga, ale droga to oczywiście Instytut Badawczy Dróg i Mostów, my – synergia, czyli bardziej, jak się zachowuje pojazd na tych nawierzchniach i jakie efekty ewentualne można, że tak powiem, zbadać.

Instytut w tej chwili, od 2005 r. realizuje kilkanaście projektów europejskich, do tej pory około 30 europejskich projektów Jest to mały Instytut. Na jednego pracownika sądzę, że w Polsce niewiele instytutów mogłoby się z nami równać. Skąd taka liczba tych projektów? Mamy kadrę dobrze wyszkolonych kompetentnych pracowników. Taka liczba pracowników: ponad 60%, ma bardzo dobrą lub biegłą znajomość języka, co jest podstawą, żeby projekty europejskie były realizowane. Kolejna rzecz to jest to, na czym. Instytut oczywiście specjalizuje się w kilku takich niszowych produktach, jak działania w zakresie inżynierii materiałowej, działania w zakresie (będę mówił

w skrócie, jak państwo będziecie mieli ochotę dowiedzieć się czegoś więcej, to bardzo chętnie) telematyki, w zakresie diagnostyki pojazdów, w zakresie badań emisji, kompleksowych badań pojazdów, w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Te wszystkie działania dają pewien kompleksowy obszar związany szczególnie z bezpieczeństwem ruchu drogowego, bo wszystkie te obszary na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają niesamowity wpływ. Między innym dlatego to bezpieczeństwo jest tak silnie realizowane w Unii Europejskiej, natomiast w Polsce jakoś tak mizernie – nie widać efektów takiego działania, jakie powinno się podejmować. Kilkakrotnie na różnych posiedzeniach komisji czy podkomisji mówiłem, że Niemcy czy Anglia wydają ogromne pieniądze na to, żeby bezpieczeństwo było zachowane. Tam mamy dużo mniejszą liczbę śmiertelnych ofiar niż w Polsce, gdzie nie ma na to środków, i wszyscy, że tak powiem, podchodzą do tego z przymrużeniem oka. Koszty, jakie się obecnie szacuje, wypadków drogowych to jest ponad 30.000.000 tys. zł. Oczywiście to są nie do ugryzienia pieniądze – to są pieniądze do zaoszczędzenia, szczególnie w szpitalach, w przychodniach, różnych innych: straży pożarnej, Policji i tak dalej.

Proszę państwa w 2009 r. czy w 2010 r. wykazaliśmy, że nasze działania w zakresach takich, jak właśnie bezpieczeństwo ruchu drogowego, ochrona środowiska, badania sprawności psychofizycznej kierowców, badania materiałowo-konstrukcyjne, działania w zakresie badań technicznych pojazdów, w zakresie instalacji gazowych, redukcji emisji zanieczyszczeń, opracowanie nowych technologii recyclingu według nas, jak szacujemy, wyniosło ponad 3.000.000 tys. zł zysku obliczanego według kryteriów przyjętych przez Unię Europejską. W tych projektach unijnych takie są kryteria i tak to wyliczyliśmy. Te wszystkie materiały przekazywaliśmy kontrolerom z NIK, którzy też tego nie chcieli przyjąć, więc sądzę, że państwo też będą mieli wątpliwości, czy są one prawdziwe. Wszystkie jednak instytuty czy wszystkie jednostki typu uczelnie i instytuty posługują się podobnymi kryteriami, dlatego też tego typu działania z naszej strony też są podejmowane, żeby przedstawić, że jest to niezbędne.

Natomiast jeśli chodzi o tę pierwszą informację, którą pan dyrektor Rafalski powiedział, również jesteśmy za tym, to znaczy, popieramy jego zdanie, jeśli chodzi o komercjalizację. Na dłuższą metę to my nie jesteśmy takim instytutem, jak Bosmal, gdzie Bosmal ma Fiata i Opla obok siebie. Tam mają stosowne pieniądze. W przypadku, gdyby Opel i Fiat wyszedł z Polski, Bosmal jednego dnia, że tak powiem, zwija manatki. Nie mają środków z czegoś innego. Oni są już nie do jakichś bardziej wysublimowanych badań tylko do bardziej takich trwałościowych, które, że tak powiem, dają im pieniądze, bo tańsza siła robocza niż we Włoszech lub w Niemczech, ale nie ma tego „powera”, powiedzmy, dla tej Noki. Ja może na tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Bardzo proszę, przystępujemy do zadawania pytań. Pan poseł Szmit, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie dyrektorze, chciałbym zapytać, czy w obszarze prac Instytutu też jest homologacja pojazdów i części, bo rozpoczęliśmy prace nad zmianą ustawy o ruchu drogowym i też będzie tam ogromny zakres prac dla pana? Ustawa wejdzie w takim czy innym kształcie, ale na pewno rozszerzy zakres homologacji części. Proszę się do tego ustosunkować. Nie tylko części, ale również pojazdów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa? Pan poseł Rzońca, bardzo proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Też mam krótkie pytanie do pana, bo tak ładnie pan to ujął: ludzie-samochód-droga – to jest jakby domena pańskiej działalności. Wobec tego, jakie jest pana zdanie, dlaczego mamy pierwsze miejsce w Europie pod względem śmiertelności i taką wypadkowość, i takie straszne koszty? To są utracone korzyści po prostu, mówiąc brutalnie ekonomicznie, ale gdzie tkwi może jakiś katalog elementarnych podstawowych przyczyn tego stanu rzeczy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa? Pan poseł Lamczyk, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam dwa pytania do pana dyrektora. Mianowicie, rozpoczął pan mówić o współpracy między innymi Opla. Polska jest też dużym producentem samochodów, prawdę mówiąc, nie polskiej marki, ale w Europie się liczymy, bo jesteśmy drudzy pod względem samochodów. Czy jest jakaś próba współpracy Instytutu z tymi właśnie firmami? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie. Poruszył pan również temat firm ubezpieczeniowych, bo wiadomo: są koszty około 30.000.000 tys. zł w skali roku. Czy jest jakaś współpraca w tym zakresie, bo to jest też dla nich korzyść, ponieważ oni mieliby mniejsze straty? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o udzielenie odpowiedzi.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Andrzej Wojciechowski:

Może połączyłbym, bo homologacja i współpraca z koncernami samochodowymi to jest prawie to samo, ponieważ koncerny samochodowe muszą homologować pojazdy. W tej chwili jest to dyrektywa, która nie została implementowana w Polsce – powinna być homologacja europejska. Homologujemy pojazdy również dla innych krajów po to, żeby nie stracić rynku. To jest ta współpraca z koncernami samochodowymi. Dla koncernów samochodowych wykonujemy różnego rodzaju badania, które nie są traktowane jako wdrożenia, bo oni nigdy nie przedstawią nam informacji, że oni to wdrażają, że im to jest potrzebne. Koncern samochodowy, który jest wart, powiedzmy, bilion złotych, w stosunku do Instytutu, który jest wart 100.000 tys. zł, traktuje nas, że tak powiem, z góry: płacą, wymagają, niczego nie możemy, że tak powiem, od nich odzyskać, żeby chociażby kontroli NIK przedstawić, że to jest wdrożenie. Nie ma nic takiego. Dla nich się robi, to jest ich własność i nie ma o czym dyskutować.

Współpraca. Obok naszego Instytutu jest FSO. W momencie, gdy zostało sprzedane FSO panu Wasadze (najbogatszy biznesmen Ukrainy), mieliśmy z nimi wtedy jeszcze spółkę jako Instytut, i wyszliśmy w 2009 r. ostatniego dnia, kiedy mogliśmy uzyskać środki, i odzyskaliśmy bardzo dobre środki, chociaż rozmowy z panem Wasadze były trudne. FSO natomiast zaczęło skręcać w kierunku bardzo dziwnym, bo tam tylko zysk, bo pieniądze były zagraniczne – zysk i nic więcej. Próby wejścia z nimi w jakieś inne porozumienia typu pojazdy elektryczne czy jakieś pojazdy niszowe nie wchodzą w rachubę. Oni w tej chwili rozmawiają z Magną i kilkoma innymi firmami. Nie wiadomo, co z tego będzie, ale jesteśmy w dobrym kontakcie. Tylko za rok nie będzie FSO, jak do tej pory nie podejmie żadnych działań, bo w Warszawie mamy tylko jedną firmę produkującą pojazdy. To jest FSO. Reszta jest na południu kraju, w Poznaniu, prawda? Te odległości powodują, że niektóre niewielkie zlecenia są lokowane przez koncerny. Wszystkie kraje, czy wszystkie koncerny samochodowe lokują większość badań, czy 99%, w swoich jednostkach podległych. Bosmal jest tak jakby teoretycznie jednostką im podległą, bo tam jest dużo taniej i większość z nich pracowało we Fiacie i w Oplu, więc to jest taki inny kontakt. My nie mamy tego komfortu. Mamy inną, powiedzmy, współpracę, ale ta współpraca jest szeroka. Między innymi homologowaliśmy dwa meleksy (dla informacji), ale jak chcieliśmy coś więcej, to już nie – to już jest ich sprawa. To jest pewien problem. Łatwiej nam z Amerykanami niż z koncernami, które się znajdują w Polsce. Taki jest niestety ten problem. Homologacja jest to pewien problem chyba naturalny, że wypuściliśmy z Polski wiele firm, które zaczęły homologować w firmach, które weszły do Polski, jak IDIADA, która zastosowała dumpingowe ceny trudne do udowodnienia. Mówię wyraźnie, dumpingowe dlatego, że wiemy, ile kosztuje homologacja na przykład autobusów: ile u nas, a ile oni dawali. To jest zdecydowanie dumpingowa cena, natomiast oni wyrównują tę cenę w późniejszym nadzorze. Oczywiście wszyscy piszczą, że jak mają homologację, później w nadzorze muszą płacić ogromne pieniądze. U nas byłoby dużo taniej. W krótszym czasie były to kwoty niższe, ale niestety tak niestety to powstało, że w Polsce nie było implementacji tej dyrektywy i IDIADA robi to w Hiszpanii.

Jeśli chodzi o wypadki śmiertelne, dlaczego pierwsze miejsce? Sami widzimy, co jest w Polsce realizowane. Bez tych dróg będziemy trudno wychodzili z tego pierwszego miejsca. Druga rzecz, co jest niezmiernie istotne, zapomnieliśmy, mówię o wszystkich, szczególnie dorośli czy z siwiznami tak, jak moja, zapomnieliśmy, że mamy stare drogi i nowe samochody, a umiejętności chyba ze średniowiecza. Nowe samochody spowodowały szczególnie u młodych ludzi takie konsekwencje, że w tej chwili ponad 30% to są ofiary śmiertelne piesze. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego to ponad 40% – to jest niesamowite – niechronieni, czyli rowerzyści, motocykliści, to jest blisko 50% śmiertelnych ofiar. To nie jest tylko dlatego, że niewłaściwie poruszamy się po drogach. Widzimy, co się dzieje z młodymi ludźmi, jak dostają takie narzędzie, można nazwać, mordu, jak samochód, i wydaje im się, że innych to dotyczy, nie nas, prawda? To jest takie powiedzenie. Dlatego na posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na pierwszym miejscu było ustanowione, że edukacja, bo czego się Jaś nauczył, to Jan będzie wiedział, czym skorupka za młodu… Edukacja od samych podstaw, dlatego również z Zespołem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego rozmawiałem wielokrotnie. Telewizja, państwowa telewizja w najlepszych momentach oglądalności, a nie, powiedzmy, o godzinie 6.00, przez 5 minut powinna informować o wielu rzeczach związanych z bezpieczeństwem. Dlaczego na całym świecie, cywilizowanym, mówię, świecie, bo wiadomo, że jest 1200 tys. ofiar śmiertelnych rocznie, w Europie to jest około 50 tys. ofiar śmiertelnych, albo mniej w zależności, czy Rosję się liczy, czy nie… W każdym bądź razie to jest niesamowita liczba i tam, gdzie są te liczby małe, jak na przykład niecałe 2 tys. w Anglii (31 ofiar na 1000 tys. ludzi, w Polsce prawie 12 osób dziennie) powstały centra edukacji dzieci i młodzieży, takie, jak nasze Centrum Nauki Kopernik. Widzimy, co się dzieje: to Centrum Nauki Kopernik żyje. Nieprawdopodobne jest takie łaknienie tej wiedzy, oni się tego uczą. A dlaczego nie w zakresie bezpieczeństwa? Mamy taki projekt, złożyliśmy (już parę lat). Teraz próbujemy u nas go stworzyć, bo nie uzyskaliśmy terenów – zabytek klasy zero: Fort Śliwickiego, nie został przez gminę Pragę-Północ – nawet za symboliczną kwotę, bo tam nikt nie wejdzie, bo to jest zabytek – przekazany.

Próbujemy u nas stworzyć mniejsze centrum edukacji dzieci i młodzieży interdyscyplinarnej nauki, wiedzy, że można bezszkodowo przeżyć niektóre sytuacje na drogach. Tego brakuje w Polsce w szkołach. Jak mówimy o ministerstwie edukacji, to przepraszam, ale Ministerstwo Edukacji od razu chciałoby to robić, tylko że nie ma kim. Jak się mówi, że jest tylu emerytowanych policjantów, którzy bezpośrednio na drodze stali, mają wiedzę i wiedzą, jak przedstawić, to ich się tylko zaprasza, ale pieniędzy za to nie mają. Trochę to jest na głowie postawione, bo jak ktoś dodatkowo pracuje, to powinien mieć za to jakieś środki. Szereg takich rzeczy, które do tej pory tylko były omawiane, nie zostały skonsumowane. Przecież my nie wywarzamy otwartych drzwi, bo Unia Europejska już dawno, że tak powiem, to prezentuje, jak należy do tego dochodzić, a u nas się dyskutuje. Prezydent Sarkozy wprowadził momentalnie ustawą tyle i tyle radarów – śmiertelność ofiar spadła o 35%. Dlaczego w Polsce tego nie można? Dlaczego mandaty u nas mają 500 zł, a nie, jak jakiś Fin zapłacił siedemset ileś tysięcy. Przecież od was państwo to zależy, przepraszam, żeby wprowadzić pewne inne kryteria.

Dlaczego blisko 40% pojazdów na drogach jest niebadanych technicznie? To są już dane z Internetu. Pan Morawski również się wypowiadał, Sylwester Morawski z Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów. Drodzy państwo, 40%. Jak my patrzymy na drodze, że jedzie samochód na przykład bez progów, nie miał prawa dostać pozytywnych badań technicznych, a my się przyglądamy i nic się nie dzieje. Z przyczyn technicznych, proszę państwa, wypadków drogowych w Europie, szacuje się, że jest od 20% do 25–30%. W Polsce policyjne statystyki wykazują, że to jest 1%. Czyżbyśmy mieli nowsze samochody? Czyżbyśmy się poruszali lepszymi samochodami niż Niemcy i Norwegowie? No, chyba nie. A Norwegowie ostatnio wykazali 30% z przyczyn technicznych. Coś więc w tym jest. Zacieśnić to wszystko – oczywiście konieczność, ale to wszystko musi być funkcjonalne, łącznie z systemami informatycznymi.

Jeśli chodzi o straty, bo to ostatnie pytanie jest związane z tym, że ubezpieczyciele podnoszą nam stawki, głównie dlatego, że muszą mieć zysk. Nie ma pomiłuj tam. Tam się musi kasa zgadzać. Im więcej strat by ponieśli, tym większe my wszyscy zapłacimy składki ubezpieczeniowe. Oczywiście, współpracujemy z nimi w różnych akcjach, ale jest to ciężki partner, ciężki przeciwnik. To nie jest, że tak powiem, tak, że Instytut się do nich udaje, a oni się otwierają. Nie, trzeba też na nich wymusić. Oczywiście te akcje, w których Instytut występuje, większość z nich, robimy to w ramach pewnej odpowiedzialności społecznej. Większość jest za darmo. Prezentacja symulatorów czy różnych pikników – nikt nam za to nie płaci. Musimy zdobyć te środki w innych projektach, żebyśmy uzyskali możliwości prezentacji tego. To może tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi za tę obszerną wypowiedź. Prośba moja jest taka do kolejnych mówców, abyśmy próbowali przekazywać w bardziej skondensowany sposób, ponieważ mamy możliwość dysponowania salą do określonego czasu. Teraz jakby nie będę mówił, do której godziny, żebyśmy za bardzo nie skrócili tej debaty. Bardzo proszę, pani minister, o wyznaczenie kolejności.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, występuję dzisiaj również w imieniu ministra Massela. W związku z tym chciałam poprosić już dla pewnej ciągłości prezentacji Instytut Kolejnictwa utworzony w 1951 r., po wielu przeobrażeniach. Ostateczny kształt ma nadany rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 2010 r. Instytut, jak sama nazwa wskazuje, pracuje na rzecz bezpieczeństwa na kolei, innowacyjności i badania różnych zdarzeń. Na ten temat poproszę o wypowiedź pana dyrektora Andrzeja Żurkowskiego.

Dyrektor Instytutu Kolejnictwa Andrzej Żurkowski:

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rzeczywiście Instytut ma lat 60. Jego dorobek w zakresie transportu kolejowego jest trudny do przecenienia. W tej chwili jesteśmy jedyną jednostką notyfikowaną na całość zagadnień technicznych związanych ze skonsolidowaną dyrektywą do spraw kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości. Jesteśmy bezpośrednim zapleczem. Kiedyś Instytut był częścią jeszcze przedsiębiorstwa państwowego PKP. Od 2000 r. jesteśmy bezpośrednio podlegli pod ministra właściwego do spraw transportu. W tej chwili naszym bardzo ważnym partnerem jest również Urząd Transportu Kolejowego oraz współpracujemy blisko z PKP Polskie Linie Kolejowe.

Instytut Kolejnictwa to przede wszystkim bezpieczeństwo na kolei. Proszę państwa, Instytut jest jednostką państwową, w związku z czym jakieś elementy reklamy czy chwalenia się proszę traktować w ten sposób, że to jest po prostu Instytut nasz wspólny, w związku z czym mówię o rzeczach obiektywnych – to nie jest moja, oczywiście, prywatna własność. Chciałem w tym momencie już powiedzieć, że po prostu im więcej specjalistów zatrudnia Instytut Kolejnictwa, im większy nasz wpływ na decyzje dotyczące transportu kolejowego, tym więcej bezpieczeństwa na kolei, a z tym bezpieczeństwem jest bardzo źle. Skala możliwości eksperckich w Polsce, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, była unaoczniona przy tragedii, katastrofie pod Szczekocinami, gdzie bardzo wielu ekspertów się wypowiadało. Niestety, poziom tych wypowiedzi, jeżeli chodzi o stanowienie o bezpieczeństwie, był bardzo dyskusyjny, mówiąc oględnie, w związku z czym na wyraźne polecenie ministra przerwaliśmy milczenie. Instytut zazwyczaj nie bierze udziału w debatach telewizyjnych, ponieważ one się kręcą wokół spraw politycznych. My się zajmujemy techniką, a nie polityką, natomiast przerwaliśmy to milczenie, ponieważ musiało być tak, żeby publiczność, że tak powiem, telewizyjna i w ogóle w mediach była informowana o szczegółach technicznych w sposób kompetentny.

Czym się zajmujemy? Proszę państwa, w tej chwili tak, jak mówiłem o tej skonsolidowanej dyrektywie, badamy przede wszystkim podsystemy w ramach technicznych specyfikacji interoperacyjności. To nie jest tak, że myśmy się tych technicznych specyfikacji po przetłumaczeniu z angielskiego uczyli, tylko nasi eksperci

byli na etapie ich tworzenia w Unii Europejskiej. W związku z tym kształt tych technicznych specyfikacji to jest zasługa kierownictwa jeszcze poprzedniego Instytutu, wielu fachowców, którzy te techniczne specyfikacje przygotowywali. Obecnie twórczo je rozwijamy i stosujemy, współpracując oczywiście blisko z odpowiednimi agendami europejskimi w tym zakresie.

Struktura Instytutu to 4 akredytowane laboratoria. Tutaj chciałbym poprzeć jakby to, co usłyszeliśmy od pana prof. Rafalskiego. Mamy około 80 akredytowanych procedur. Dyrektorzy instytutów najlepiej wiedzą, co to oznacza. To oznacza, że chociażby różnego rodzaju koszty związane z utrzymaniem tych akredytowanych procedur są przeogromne. Po pierwsze, angażują zespoły pracowników, którzy powinny zajmować się, znaczy, zajmują się przygotowywaniem, utrzymaniem tych procedur, ich rozwijaniem i przygotowywaniem nowych. Angażują finansowo, ponieważ audytorzy z PCA są częstymi u nas gośćmi ze względu właśnie na liczbę tych procedur i na liczbę podmiotów, które muszą być audytowane. W związku z tym mamy określone koszty. I teraz, jeżeli już mówimy o kosztach … Może skończę ze strukturą.

Oprócz tego mamy cztery zakłady naukowo-badawcze i cztery ośrodki, w tym dwa szczególne ośrodki zamiejscowe, mianowicie tor w Żmigrodzie, o którym za chwilę, oraz w Krakowie unikatowe stanowisko stacjonarnego badania hamulców – rzecz bardzo cenna, umożliwiająca prowadzenie podstawowych bardzo ważnych dla bezpieczeństwa taboru badań stacjonarnych, czyli część badań można wykonać bez konieczności wyjazdu na szlak.

Wracając do finansów, 97,5% przychodów instytutu to są własne wypracowane przychody. Dotacja statutowa otrzymywana z Ministerstwa Nauki, z pełnym szacunkiem dlatego, że to jednak jest dla nas istotna suma, to jest właśnie poniżej 2,5%. Z tego utrzymujemy taką działalność, jak biblioteka, metrologia i normalizacja, które z natury rzeczy są nierentowne czy w dużej części nierentowne. W związku z tym musimy z poczucia obowiązku jakby dla potrzeb całego systemu transportu kolejowego i w ogóle transportu szynowego utrzymywać.

Jeśli chodzi o najważniejsze zagadnienia, którymi zajmowaliśmy się w ostatnim okresie. To znaczy, po pierwsze, tak: Instytut Kolejnictwa zajmuje się całością techniki związanej z transportem kolejowym, a nawet szynowym, z jednym ważnym wyjątkiem. Ściśle współpracujemy z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów, bo nie zajmujemy się, oczywiście, mostami. Świetnie robią to koledzy. Tak naprawdę wspólnie pokrywamy jakby całą technikę kolejową i zajmujemy się również zagadnieniami organizacyjnymi, przewozowymi, po części środowiskowymi i po części również ekonomicznymi. W ostatnim okresie tworzyliśmy na przykład dokumenty normatywne i techniczne dotyczące wymagań elementów infrastruktury. Rzecz fundamentalna dla rozwoju sieci kolejowej w Polsce. Stworzyliśmy takie standardy zarówno dla kolei konwencjonalnej, jak i kolei dużych prędkości, ponieważ również na kolejach dużych prędkości znamy się i od razu, robiąc jedną rzecz, trudno było nawet na przyszłość takich standardów nie przygotować. Tworzyliśmy *masterplan* dla transportu kolejowego. Niestety, on nie został nam powierzony – po prostu musieliśmy wystartować w przetargu. Zwyciężyliśmy i zrobiliśmy *masterplan*, który został bardzo dobrze przyjęty, notyfikowany przez Komisję Europejską. To było 2–3 lata temu. W tej chwili robimy odświeżanie. Zgodnie z intencją Komisji co dwa lata ten *masterplan* musi być aktualizowany. Mamy bardzo rozbudowaną współpracę międzynarodową. Uczestniczymy w 6 projektach europejskich w ramach siódmego programu ramowego i nasz głos jest bardzo istotny, bo jakby reprezentujemy w części stanowisko czy reprezentujemy tę naszą część Europy w wielu zagadnieniach.

Naszą specjalnością taką bardzo popularną i efektowną, można powiedzieć, są *crash testy*. Właśnie na torze badawczym w Żmigrodzie w tej chwili po raz kolejny przygotowujemy dla prywatnego zleceniodawcy… O szczegółach mówić nie mogę, bo zazwyczaj takie *crash testy* są objęte najwyższą klauzulą poufności, jeżeli chodzi o kontakty handlowe, ale wstecz patrząc, mogę powiedzieć, że niespełna dwa lata temu mieliśmy badania również dla Korei Południowej. Nawet z Korei Południowej przyjechali koledzy – zresztą jest tam instytut, który blisko z nami współpracuje – i chcieli się, prawdę mówiąc, trochę nauczyć, jak to się robi. Jesteśmy unikatowi, jeżeli chodzi

o europejski system ERTMS, czyli sterowanie i zarządzenie ruchem kolejowym łącznie z telekomunikacją. Właściwie w tej chwili, jeśli chodzi o polskie jednostki notyfikowane, jesteśmy jedyni, którzy są w stanie w całości ten system zbadać i dopuścić.

Teraz jeśli chodzi o tor badawczy w Żmigrodzie. To jest duże zmartwienie dla dyrekcji, dla całego Instytutu, ponieważ koszty utrzymania tego toru są bardzo wysokie (wysoka amortyzacja i w ogóle koszty funkcjonowania). Dzięki naszej zapobiegliwości gospodarczej utrzymywany jest w dobrym stanie, ale w perspektywie rozwoju transportu kolejowego należałoby go unowocześniać, rozwijać. Kontekst międzynarodowy jest taki, że takich torów w Europie jest kilka. Po sąsiedzku po drugiej stronie koło Pragi jest tor badawczy instytutu czeskiego (zresztą też bardzo ściśle współpracujemy z VUZ) i to są takie dwa koło siebie. Oprócz tego jest tor w Niemczech (to jest tor Siemensa), tor we Francji, który jest alstomowski. O znaczeniu i wartości takiego obiektu świadczy fakt, że zarówno Francuzi budują w tej chwili – czy przygotowują, zresztą też współpracując z nami, bo chcieli się dowiedzieć, wielu rzeczy, jak moglibyśmy im w tym zakresie pomóc – budują drugi taki tor u siebie na terenie Francji. Również Hiszpanie taki tor o dużej długości budują do badania pociągów dużych prędkości. Utrzymanie tego toru jest bezwzględnie potrzebne i trudno sobie wyobrazić, żeby on przestał istnieć, natomiast mówię, że mamy z nim duży kłopot finansowy. Przykładem może być ubiegły rok, który był bardzo dobry na torze. Ruch był taki, jeśli chodzi o liczbę badań, które przeprowadzaliśmy, że musieliśmy niektóre przesuwać w czasie. Zasada jest taka, że w jednym czasie na torze nie może przebywać kilku konkurujących ze sobą producentów, ponieważ, delikatnie mówiąc, jest to bardzo niezręczna sytuacja, ale musieliśmy te badania przesuwać, czyli tor na okrągło pracował cały rok, a mimo to przyniósł stratę blisko 800 tys. zł. W związku z tym podejmujemy wspólnie z Ministerstwem działania, aby tej sytuacji zaradzić. Z punktu widzenia takiej czystości gry rynkowej jesteśmy skażeni – każda nasza działalność, niezwiązana również z torem czy z jego wykorzystaniem, jest opodatkowana, czyli pracownicy zarabiają przy okazji innych prac na ten tor. To nie jest do końca uczciwe. To, oczywiście, stawia pod znakiem zapytania naszą konkurencyjność.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, bardzo takie spektakularne już wydarzenie, mianowicie powstaje u nas najnowocześniejsze w Polsce laboratorium badań pożarowych na rzecz transportu szynowego. Udało nam się zwyciężyć, dokładnie zająć drugie miejsce, ale uzyskaliśmy projekt z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Mazowsza i będziemy mieli bardzo nowoczesne laboratorium właśnie pożarowe, które pozwoli włączyć się i przede wszystkim – ponieważ wymagania europejskie są coraz bardziej wygórowane, w ogóle będzie to jedyne miejsce, gdzie będzie można przeprowadzić takie badania – ocenić, czy te podsystemy, te elementy, które są badane, spełniają wymagania.

Szanowni państwo, system motywacyjny wynagradzania to jest coś, co zostało wprowadzone w celu właśnie jakby stworzenia bardziej konkurencyjnego rynku pracy w Instytucie w stosunku do świata zewnętrznego. Jest podobnie, jak tutaj w zaprzyjaźnionym instytucie, że też zespoły w zależności od tego, jak udaje im się rynkowo dobrze działać, to mają wynagrodzenia czasami wielokrotnie przekraczające ich uposażenia (z tego się bardzo cieszę) i jest bardzo duża jakby różnica pomiędzy zespołami w ramach Instytutu.

Mamy olbrzymi problem na kolei z kadrami. Jak państwo wiecie, technika kolejowe zostały w wyniku tych wszystkich procesów przekształceniowych gospodarczych zlikwidowane czy właściwie przestały istnieć. Trzeba wiedzieć, że to było podstawowe źródło zasilania kadr kolejowych w ogóle, jeżeli chodzi o specjalistów. W związku z czym, opuszczając techniku kolejowe, po pięciu latach nauki technik wsiadał na lokomotywę i jechał i prowadził znakomicie pojazd, znając nie tylko budowę, konstrukcję, obsługę, uwarunkowania ruchowe, energetyczne i każde inne. W tej chwili zdobycie licencji, prawa jazdy maszynisty jest dużo łatwiejsze niż zdobycie prawa jazdy na samochód.

Co my robimy w związku z tym? Mamy też problem, bo jest luka pokoleniowa. Na szczęcie te procesy degradacyjne słabiej wystąpiły, jeśli chodzi o wyższe uczelnie, z naszego punktu widzenia głównie techniczne. Jest jeszcze wiele wydziałów

transportowych. Natomiast jakimś takim przejawem gonitwy rynkowej jest to, że wiele wydziałów specjalizuje się w logistyce, która jest oczywiście bardzo ważna i bardzo nowoczesna i łączy w sobie elektronikę, łączy w sobie technologię transportową, ale to jest jednak tylko część części, jeżeli chodzi o zagadnienia techniczne. Stąd nasza aktywność to również przede wszystkim wiele kursów i dokształceń dla kadry, która trafia do przewoźników, trafia do zarządców infrastruktury, a nie ma doświadczenia kolejowego. Wspólnie z wyższymi uczelniami również organizujemy studia podyplomowe. Angażujemy się w proces dydaktyczny, żeby po prostu sytuację jakby ratować.

Myślę, że ze spraw najważniejszych udało mi się powiedzieć to, co chciałem. Nie wiem, czy powiedziałem, niespełna 230 osób pracuje w tej chwili w Instytucie. Gdyby sięgnąć pamięcią wstecz, to jeszcze kilkanaście lat temu też było 230, tylko że jeszcze na początku stała jeszcze jedynka – było 1230, i zapewniam państwa, bo w tym czasie też w Instytucie pracowałem po studiach jako inżynier, naprawdę mieliśmy co robić na rzecz kolei. Wyzwania techniczne są coraz większe. Specjalizacja Instytutu jest ważna.

W kontekście tutaj tych sugestii pana ministra, żeby porozmawiać o ewentualnej prywatyzacji: z punktu widzenia Instytutu prywatyzacja nie jest problemem. Możemy zostać sprywatyzowani. Zapewniam, że świetnie sobie damy radę, natomiast trzeba zdawać sobie sprawę, że te wszystkie unikatowe, bardzo kosztowne i utrzymywane, że tak powiem, z pobudek takich, już nie chcę jakichś wielkich słów używać, obywatelskich stanowiska i laboratoria zostaną przez spółkę po prostu zlikwidowane. Skoncentrujemy się na tym, co przynosi rynek, co jest najbardziej efektywne: studia wykonalności, takie badania, prawda, w których się specjalizujemy. Także z punktu widzenia systemu transportu kolejowego taka prywatyzacja, myślę, spowodowałaby przede wszystkim konieczność ucieczki do jednostek notyfikowanych zagranicznych, gdzie oczywiście ceny są porównywalne, z tym że u nas w złotówkach, a u nich w euro. To jest taka różnica.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Dziękuję za prezentację działalności Instytutu Kolejnictwa. Bardzo proszę, poseł Rzońca zadaje pytania.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam takie krótkie pytanie, bo w trzecim zdaniu użył pan takiego sformułowania, że z tym bezpieczeństwem na kolei jest bardzo źle. Proszę zdradzić bez autocenzury, które to są obszary, żebyśmy my posłowie może wiedzieli trochę więcej na ten temat. Dosyć dobrze wiemy, co dzieje się w grupie PKP, jakie spółki funkcjonują, jakie mają wyniki, a w zasadzie jakie mają zadłużenie i tak dalej i tak dalej. Znamy ich stan, powiedzmy, kondycji finansowej, natomiast gdyby pan powiedział nam krótko, na co powinniśmy zwrócić szczególną uwagę, byłoby to bardzo interesujące. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, czy ktoś z państwa posłów jeszcze chciał zadać pytanie? Pan poseł Pietrzczyk, tak? Proszę bardzo.

Poseł Marek Lucjan Pietrzczyk (PO):

Tylko jedno takie małe wyjaśnienie, żebyśmy nie żyli pewnymi złudzeniami, czy raczej *ad vocem*, jeśli chodzi o technika kolejowe. Jako wicekurator oświaty brałem udział w postępowaniu związanym z likwidacją szkoły, tak zwanej kolejówki, gdzie była jedna klasa kolejowa. Na moje pytanie do szefostwa PKP u nas w województwie, ilu mogą zatrudnić w tym momencie absolwentów, okazało się, że żadnego, a w urzędach pracy na zatrudnienie czekają kolejarze. Proszę więc pamiętać, że w cyklu obecnie czteroletnim, jeżeli byśmy kształcili tych techników kolejowych, to z takiej jednej szkoły wychodzi około 90–100 absolwentów, których mamy zatrudnić. Jeszcze raz powiem, na pytanie, ilu w tym momencie możemy zatrudnić, uzyskałem odpowiedź, że żadnego. Jest problem z kadrami, natomiast trzeba go nieco inaczej zdefiniować i rozwiązać rzeczywiście przy współpracy z firmami kolejowymi, tak by to trzeba powiedzieć, i jeżeli już kształcić, to taką ilość, żebyśmy znowu nie zaczęli kształcić bezrobotnych. Problem

jest, tylko że wydaje mi się, że jedna ze szkół w Polsce, tak zwanych kolejówek, które tam kiedyś istniały, powinna zostać obarczona takim obowiązkiem i tak to rozwiążemy, w innym przypadku – nie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o udzielenie odpowiedzi.

Dyrektor Instytutu Kolejnictwa Andrzej Żurkowski:

Tak, dziękuję za tę możliwość. Może, ponieważ wysłuchaliśmy słów pana posła, zróbmy tak, że rozpocznę od tego. Pan był uprzejmy po części odpowiedzieć na pytanie, to znaczy, cały system jest jakby chory – tego ssania nie ma, a ono powinno być, bo obiektywnie są potrzeby zatrudniania fachowców, młodych ludzi w transporcie kolejowym. A dlaczego to tak działa? No właśnie, nie twierdzę, że to jest jakaś złośliwość, prawda, że na złość te szkoły zostały zlikwidowane. One zostały zlikwidowane na skutek określonej sytuacji na rynku pracy. I teraz pytanie, dlaczego ta sytuacja ma miejsce? Z całą odpowiedzialnością, bo pracuję na kolei 30 lat, z całą odpowiedzialności mogę powiedzieć, kadr na kolei specjalistycznych, nowych, przygotowanych do elektroniki, do nowoczesnych systemów, które są, brakuje. I te technika mogłyby ją dostarczać. A pytanie, dlaczego nie są potrzebne? Właśnie taki jest ten problem między innymi, jak go pan bardzo słusznie postawił. Dlaczego tak się dzieje, że przewoźnicy – przecież powstają nowi przewoźnicy chociażby, prawda, zarządca infrastruktury jest jeden (to jest jeden wielki olbrzymi systemowy problem w tym sensie, że jest to jedno zagadnienie) – że nowi przewoźnicy powstają i przepraszam, jeżeli tych przewoźników nawet pasażerskich będzie kilku czy kilkunastu już niedługo, to dlaczego młodzi ludzie, że tak powiem, dobrze przygotowani do wykonywania kolejowego zawodu nie są potrzebni? Problem na pewno jest. Nie rozstrzygniemy go na pewno w trybie tej debaty.

Proszę państwa, mówiąc o bezpieczeństwie, to może trochę prowokacyjnie poszedłem z bardzo ostrymi sformułowaniami. Nie chcę ich stępiać. Natomiast co dla mnie oznacza bezpieczeństwo? Ocenę tego bezpieczeństwa możemy tak, jak jesteśmy tutaj wspólnie dokonać, ponieważ państwo wiecie dokładnie to samo, co ja. Była niedawno katastrofa pod Częstochową, była katastrofa pod Szczekocinami, nie dalej, jak wczoraj, było kolejne wydarzenie na stacji Warszawa ZOO. Co to znaczy bezpieczeństwo na kolei? Przepraszam, znowu mówię: jestem z dużym doświadczeniem, z dużym stażem kolejowym kolejarzem. Dla mnie bezpieczeństwo jest wtedy, kiedy nie ma żadnych wydarzeń przez kilka czy kilkanaście lat. To jest bezpieczeństwo na kolei. Pytany wprost w programach telewizyjnych po Szczekocinach, jak oceniam bezpieczeństwo, mówiłem: kolej jest bezpieczna, zachęcam do korzystania z kolei, można koleją jeździć, bo kolej jest bezpieczna. Ta ocena, o której dzisiaj mówię, że jest niebezpieczna to oznacza, że takie wydarzenia, jak Szczekociny, jak Częstochowa, nie mają się prawa wydarzyć, nie wiem, częściej niż raz na pół wieku, raz na 30 lat. Jeżeli one wydarzają się w odstępie kilkunastu czy kilkudziesięciu miesięcy, to już jest za często i stąd mówię, że o bezpieczeństwo trzeba dbać, a to bezpieczeństwo jest osiągalne. Nie ma złotego środka, że ktoś: bardzo dobry minister, czy bardzo dobry dyrektor czy kolei czy instytutu, zadekretuje, i będzie bezpiecznie. To jest mrówcza praca na olbrzymiej liczbie obszarów (o edukacyjnym już żeśmy sobie kilka słów powiedzieli) na obszarze tworzenia konstrukcji i dopuszczania na podstawie akredytowanych procedur. To wszystko to są takie ziarenka piasku i dopiero one, że tak powiem, pozbierane dają jakiś obraz, dają jakąś sytuację, dają jakąś plażę, po której można spacerować. I ta mrówcza praca jest właśnie związana w dużej części z Instytutem, stąd staramy się, aby Instytut przetrwał w jak najlepszej kondycji technicznej, i gwarantuję państwu, że poziom techniczno-technologiczny, który w Instytucie jest uzyskiwany, naprawdę jest do pozazdroszczenia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Myślę, że w tym gronie nie musimy się uciekać do wiary. Mamy po prostu namacalne tego dowody. Pani minister, bardzo proszę. Domyślam się, że teraz Instytut Morski.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:
Tak, dziękuję. Teraz oczywiście Instytut Morski – moja perełeczka.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:
Bardzo się cieszę, że mam ten Instytut. Współpraca Ministerstwa i urzędów morskich z Instytutem jest bardzo dobra. Instytut zostanie przedstawiony przez dyrektora – pana Kazimierza Szeflera. Chciałam tylko powiedzieć, że na dzień dzisiejszych w Instytucie mamy zatrudnionych 128 osób, a jeśli chodzi o wyposażenie, to chciałabym, żeby pan dyrektor nie zapomniał i pochwalił się, jakie ma fajne zabaweczki, które pozwalają mu dzisiaj być, że tak powiem, liderem w badaniach morskich w Europie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o informację.

Dyrektor Instytutu Morskiego Kazimierz Szefler:
Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, dziękuję pani minister, że taką starą perełeczkę sobie wybrała. My również, jak Instytut Kolejnictwa, mamy 60 lat, przepraszam, ponad 60 lat. To się prawie pokrywa z wiekiem dyrektora. Jesteśmy instytutem badawczym, który podlega ministerstwu ogólnie związanemu z morzem, bo nazwy, jak panowie zauważyliście, zmieniają się dość często. Działamy w takim obszarze bym powiedział: cała polska strefa ekonomiczna to jest nasza działalność – mówię o morzu, ale również, może to państwa zdziwić, mimo że się nazywamy Instytutem Morskim bardziej już powinniśmy się nazywać instytutem ogólnowodnym, bo również zajmujemy się wszelkimi wodami: jeziorami, rzekami. W tej chwili bierzemy udział w tak zwanym projekcie ISO, który obejmuje całą Polskę – 27 tys. przekrojów, i trzy czwarte tej pracy przypadło na nas. Również takie rzeczy robimy…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:
Na rzekach.

Dyrektor Instytutu Morskiego Kazimierz Szefler:
… właśnie, mówię, na rzekach, na wszystkich rzekach. Pracujemy również za granicą na rzekach. Bardzo dużo badań robimy na rzece Ren. Nasza działalność dotyczy badań czysto podstawowych, takich praktycznych, jak również ekspertyz i konsultacji w zakresie modernizacji i eksploatacji portów, hydrotechniki morskiej i gospodarki wodnej, jak już mówiłem, inżynierii morskiej i geotechniki, oceanografii operacyjnej (jeszcze kilka słów na temat tej operacyjnej więcej powiem), monitoringu południowego Bałtyku, ochrony kształtowania środowiska, ekologii morza oraz tworzenia baz danych i zagospodarowania przestrzennego, co jest również bardzo ważne.

Na początku pan prof. Rafalski powiedział bardzo ogólnie o naszych instytutach. W całości się zgadzam z tymi, powiedzmy, stwierdzeniami. Nie będę tego powtarzał. Chciałem tylko powiedzieć, że również jesteśmy instytutem, który ma kategorię A w tym rankingu, który został stworzony przez ministerstwo nauki. W naszym Instytucie jest 6 zakładów: zakład hydrotechniki morskiej, oceanografii operacyjnej, ekologii, ochrony środowiska, ekonomiki, prawa i elektroniki. Proszę państwa, mimo że Polska ma ponad 500 km wybrzeża, właściwie są dwa głównie ośrodki: Trójmiasto i Szczecin. W związku z tym staramy się od wielu lat bardzo ściśle współpracować ze wszystkimi możliwymi instytucjami, poczynając od Instytutu Oceanologii, Instytutu Geologii i Instytutu Budownictwa Wodnego. Współpracujemy również ściśle z naszym ministerstwem oraz z urzędami morskimi (jak państwo wiecie, mamy trzy urzędy: Gdynia, Słupsk i Szczecin). W ramach naszej ścisłej współpracy mamy kilka konsorcjów. Mamy na przykład Bałtycki Klaster Energetyczny, Geocentrum Polska (to jest z Instytutem Geologii), Narodowe Centrum Badań Bałtyckich oraz Polmar, to jest Polskie Centrum Nauki i Technologii Morskiej.

Nasza, powiedzmy, działalność jest podzielona na zakłady. W tych zakładach mamy kilka, że tak powiem, bardzo interesujących, powiedzmy, rzeczy. Naszą właśnie dumą

jest taki nowoczesny statek IMOR, to jest katamaran, który funkcjonuje jako specjalistyczne laboratorium badawcze i jest wyposażony w najnowszej światowej klasy sprzęt geologiczny, geofizyczny, oceanograficzny. Jesteśmy w stanie robić wszelkie badania, poczynając od przysłowiowego zaplecza wydmy poprzez plaże do otwartego morza dlatego, że oprócz statku mamy również całą flotę 6 czy 8 takich kuterków-pontonów dobrze wyposażonych, gdzie możemy wszystkie te badania, które są konieczne zrobić. Podkreślam to dlatego, że w ubiegłym roku skończyliśmy bardzo duży projekt dla Gaz-Systemu. To jest projekt dotyczący połączenia gazowego Polska-Dania i dalej Norwegia. To są badania, które prowadziliśmy na szerokości, powiedzmy, 500 km. Skończyło się to sukcesem. Praca po prostu składa się z 2 tys. map i, powiedzmy, iluś tam tomów opracowań. W zasadzie jest to projekt techniczny do przyszłego gazociągu. Oprócz tego mamy akredytowane laboratorium ochrony środowiska, akredytowane laboratorium elektroniki morskiej i ostatnio wygraliśmy w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2.3 taki duży grant: Zintegrowana Platforma Informacji o Środowisku Południowego Bałtyku – Baltic Bottom Base. Chodzi po prostu o to, żeby tych drogocennych danych… Jak państwo zdają sobie sprawę, albo nie, ale praca na morzu statkiem badawczym jest naprawdę bardzo droga i nie bardzo możemy sobie na to pozwolić, że te dane, bardzo cenne, nam umkną. Dlatego potrzebna jest nam bardzo dobra baza, że tak powiem, komputerowa, ogólnie mówiąc.

W ostatnim roku skoncentrowaliśmy uwagę na takich kilku priorytetowych projektach, to jest poprawa stanu środowiska morskiego i ochrony brzegu morskiego. Przypomnę państwu, że w 2003 r. w Instytucie Morskim powstał program ochrony brzegów morskich – strategia ochrony brzegów morskich, który obowiązuje do 2023 r. Pieniądze, które rząd przekazuje urzędom morskim na ochronę brzegów, są wydawane ściśle na podstawie wytycznych, które zostały stworzone w Instytucie.

Drugim tematem jest poprawa bezpieczeństwa energetycznego. Mam tu na myśli morskie farmy wiatrowe, które – jak państwo wiedzą – są tematem bardzo aktualnym. Jako Instytut służymy jako siła doradcza dla Ministerstwa dlatego, że aby takie decyzje podjąć, trzeba to morze bardzo skrupulatnie przebadać, żeby znać jakby wszelakie możliwości, wszystkie konflikty, wszystkie zależności i temu podobne sprawy. Właściwie jest to korelacja pomiędzy różnymi instytucjami typu ministerstw na poziomie, powiedzmy już, tutaj rządowym.

Kolejnym priorytetem jest rozwój morskich portów i systemów transportowych. Mam tu na myśli transport intermodalny. Uczestniczymy w wielu projektach międzynarodowych. Ten projekt jest właśnie taki: transport pomiędzy, powiedzmy, Morzem Bałtyckim a Adriatykiem. Zajmujemy się takim bardzo aktualnym tematem, który jako pierwsi w Polsce ruszyliśmy, to jest planowanie przestrzenne na morzu. To są takie priorytety. Podkreślę, że współpracę międzynarodową rozpoczęliśmy już w latach 90. W wielu projektach międzynarodowych właściwie za przeproszeniem nie wypada nam startować, bo nazwa Instytut Morski zbyt często się kojarzy z…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

… kokieterią.

Dyrektor Instytutu Morskiego Kazimierz Szefler:

Tak. To nie jest kokieteria. Po prostu tak to wychodzi. W ostatnich 5 latach mieliśmy 40 programów międzynarodowych, a jak państwo wiecie, to tak nie do końca jest, bo programy międzynarodowe to są pieniądze, ale na to trzeba mieć również wkład własny. Na ten wkład własny – w zależności, im większy projekt, który może mieć wartość milionów, w konsekwencji trzeba dołożyć milion albo więcej – ten milion trzeba mieć. Taka jest różnica miedzy nami a uczelniami, że na uczelniach na początku koledzy się zapalają, dopiero jak się dowiedzą, że mają dołożyć dużo pieniędzy, to nie to, że się nie znają, oni nie mogą, pan dyrektor nie ma takich możliwości. Jak tu poprzednio dyrektorzy instytutów mówili, nasze instytuty to są takie dziwne twory, że większość pieniędzy, w moim przypadku ponad 80% pieniędzy, musimy zarobić na rynku. Oczywiście żadnej komercjalizacji jako takiej się nie boimy, tylko musimy państwu od razu szczerze powiedzieć, że badania morskie są tak drogie na świecie, że do wszelkich

badań na poziomie rządowym trzeba dopłacać. Jeśli wyjdziemy z cenami, że tak powiem, rynkowymi, to rządu jako takiego, czy ministerstwa, czy urzędu morskiego nie będzie stać na zamówienie takich badań. To jakby gwoli wyjaśnienia. Może już skończę, bo tutaj tyle zostało napisane. Jakby państwo mieli pytania, to chętnie odpowiem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Informacji udzielał pan Kazimierz Szefler, dyrektor Instytutu Morskiego. Bardzo proszę, pytanie zadaje pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie dyrektorze, chciałem zapytać o perspektywy rozwoju portu w Elblągu. Są liczne ograniczenia dotyczące usytuowania, czyli akwenu Zalewu Wiślanego, który jest politycznie blokowany przez Federację Rosyjską, sprawa przekopu Mierzei i bliskości portu w Gdyni i Gdańsku. Jak pan widzi perspektywy rozwoju portu w Elblągu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Dyrektor Instytutu Morskiego Kazimierz Szefler:

Przepraszam, bardzo ładne pytanie pan zadał. Nie odpowiem, jako polityk, bo nie jestem, lecz jako fachowiec w niektórych dziedzinach. Nie ustalając zeznań z panią minister, żebym tu czegoś nie powiedział, co mnie będzie kosztowało, że tak powiem…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Będę interweniować.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Momencik, tylko pytanie porządkowe. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciałby zadać pytanie? Nie, dziękuję. Teraz proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Instytutu Morskiego Kazimierz Szefler:

Kilkakrotnie brałem udział w Elblągu w Urzędzie Miasta (prezydent i pełnomocnik do tego przekopu) w takich spotkaniach i wyraziłem taką opinię. Choćby z tej racji, że jako jedyni bardzo dokładnie na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni kilkakrotnie badaliśmy w różnych tematach Zalew Wiślany: pod względem geomorfologii, geologii, geofizyki, zapiaszczania, zamulania i tym podobne. To jest moje prywatne zdanie, że sam temat portu nie rozwiązuje problemu. Takie moje zdanie na tych spotkaniach było: proszę wymyślić jeszcze coś innego do tego, żeby był sens przekopać w dowolnym miejscu Mierzeję, między innymi połącznie z drogą S70, bo sam port dla mnie jakby nie rozwiązuje, że tak powiem, tego problemu. On jest jakby nierównoważny. Z punktu widzenia oceanograficznego, geofizycznego, geotechnicznego i technicznego zrobić przekop to nie jest żaden problem. Trzeba utrzymać tory wodne. Średnia głębokość Zalewu to 2 m. I teraz, jak przyjdzie dobry sztorm, to już nie będzie dwóch metrów. To jest pytanie do pani minister, czy na poziomie rządowym zgadzamy się na utrzymywanie tych torów, całej infrastruktury. Z drugiej strony pan poseł też zadał pytanie, jaka jest odległość z Gdańska do Elbląga. Ona nie jest duża, tak że to jest odpowiedź.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że wyczerpaliśmy informację, pytania i odpowiedzi dotyczące Instytutu Morskiego. Bardzo proszę teraz pana ministra Żbika o wytyczenie kolejności.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Janusz Żbik:

Tak jest. Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, w tym obszarze budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkalnictwa w tej chwili funkcjonują trzy instytuty, nad którymi sprawuję nadzór. Nie chcę się powtarzać. Jeden z panów dyrektorów już powiedział tutaj, że te procesy restrukturyzacji i konsolidacji, które nastąpiły w ostatnich latach, doprowadziły do tego, że na przykład w moim obszarze budownictwa z kilku, chyba 7, ośrodków badawczo-rozwojowych powstał jeden mocny i bardzo dobry Instytut Techniki Budowlanej, natomiast w obszarze gospodarki przestrzennej i mieszkalnictwa również

z 4 ośrodków: 2 instytutów i 2 ośrodków badawczo-rozwojowych, zostały utworzone dwa instytuty, to jest Instytut Rozwoju Miast i Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa.

Chciałbym powiedzieć tak. Jeśli chodzi o Instytut Techniki Budowlanej – tutaj panowie dyrektorzy oczywiście za chwilę otrzymają głos – to myślę, że jest to rzeczywiście perła w koronie instytutów. Wystarczy popatrzyć na ich wyniki i na to, co w tej chwili robią, jaką mają bazę, czym się zajmują, a przede wszystkim to są badania dotyczące wyrobów budowlanych produkowanych na polskim rynku i sprowadzanych do Polski, certyfikacji jakości tych wyrobów. Dwa następne instytuty w obszarze gospodarki przestrzennej i mieszkalnictwa: Instytut Rozwoju Miast i Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, w kontekście tego, co robimy w tej chwili w Ministerstwie, to znaczy w kontekście przygotowywania tej dużej legislacji, jeśli chodzi o Prawo budowlane, ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, oraz w perspektywie tej dużej legislacji, czyli porządkowania całego procesu inwestycyjnego, te instytuty, sądzę, też w najbliższym czasie będą miały do wykonania zadania na naszą rzecz.

Chciałbym teraz prosić panów dyrektorów i proponowałbym w kolejności: najpierw pan dyrektor Marek Kaproń – dyrektor Instytutu Techniki Budowlanej, potem pan dyrektor Sławomir Anusz – Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, i w następnej kolejności pan dyrektor Jerzy Adamski – Instytut Rozwoju Miast z Krakowa. Prosiłbym panów dyrektorów o krótkie wypowiedzi w takiej oto kolejności: zakres działania, najważniejsze osiągnięcia naukowe, struktura zatrudnienia, stan posiadanych laboratoriów, zakres współpracy z jednostkami zagranicznymi i kierunki działania i rozwoju instytutu, ale bardzo proszę, żeby to były takie zwięzłe wypowiedzi. Panie dyrektorze, mówię do pana dyrektora ITB, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Dziękuję za ten apel. Bardzo proszę, żebyśmy spróbowali nadać tempo tej debacie. Bardzo proszę, informacji udzieli teraz pan dyrektor Marek Kaproń – Instytut Techniki Budowlanej. Bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Techniki Budowlanej Marek Kaproń:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, Instytut Techniki Budowlanej istnieje od 1945 r., czyli to jest 67 lat. Główna siedziba to jest Warszawa. Są oddziały zamiejscowe: Oddział Wielkopolski w Poznaniu, Oddział Śląski w Katowicach. Od 1 stycznia tego roku został utworzony Oddział Mazowiecki w Pionkach koło Radomia. W Instytucie zatrudnionych jest 415 osób. Rada Naukowa Instytutu ma uprawniania do prowadzenia przewodów doktorskich.

Statutowy zakres działania, bardzo syntetycznie, jest to prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych służących zapewnieniu jakości techniczno-użytkowej obiektów budowlanych i bezpieczeństwa użytkowników, tworzenie warunków do powstawania efektywnych rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych i metod wykonywania robót budowlanych, doskonalenie metod badań oraz doskonalenie naukowych podstaw i kryteriów oceny wyrobów i obiektów budowlanych, jak również wykonywanie prac badawczych, które są podstawą do tworzenia przepisów prawnych w obszarze budownictwa. Instytut również prowadzi (to jest jego statutowym zadaniem) doradztwo techniczne, publikacje, podnoszenie kwalifikacji. W Instytucie jest ogólnodostępna biblioteka o chyba największym zbiorze z zakresu budownictwa.

W roku ubiegłym realizowanych było około 90 prac badawczych, z czego 30 zostało zakończonych. Do takich najważniejszych realizowanych należy działanie czy nasza współpraca w projekcie konsorcjum, które realizuje duży projekt: „Innowacyjne środki i efektywne metody poprawy bezpieczeństwa i trwałości obiektów budowlanych i infrastruktury transportowej w strategii zrównoważonego rozwoju”. Realizujemy prace w ponad 8–9 projektach finansowanych ze środków Unii Europejskiej.

O zatrudnieniu mówiłem – 415 osób, ale z takim przybliżeniem: pracowników naukowych jest 64, pracowników inżynieryjno-technicznych 231, pozostałych nie będę tu szczegółowo wymieniał. W Instytucie działa – chyba jest to największy w Polsce i jeden z największych w Europie – zespół laboratoriów badawczych. Zanim wymienię,

jakie to są laboratoria, powiem, że jest to zespół laboratoriów notyfikowanych w Unii Europejskiej i pozostałych krajach Unii Europejskiej. Wydawane raporty przez te laboratoria są podstawą oznakowania wyrobów znakiem CE i wprowadzania na cały obszar gospodarczy. Te laboratoria to są: laboratorium akustyczne, laboratorium betonu, laboratorium sygnalizacji automatyki pożarowej instalacji elektrycznych, laboratorium badań podłoża budowlanego, laboratorium konstrukcji i elementów budowlanych, laboratorium materiałów budowlanych, laboratorium badań ogniowych, laboratorium włączników i wyrobów budowlanych, laboratorium okuć i ślusarki budowlanej. Chciałbym nadmienić, że mamy akredytowanych ponad 4 tys. metod badawczych. Mówię o tym z pewnym naciskiem, jakie to jest jednak obciążenie, żeby utrzymać tę akredytację. Co najmniej dwa razy w roku jest przeprowadzany audyt ze trony Polskiego Centrum Akredytacji. W najbliższym czasie będą to również audyty prowadzone z Komisji Europejskiej.

W ostatnich pięciu latach (jest to duży wysiłek finansowy Instytutu) realizowana była budowa nowego laboratorium badań ogniowych w Pionkach. To jest ten oddział, o którym mówiłem. Jest to inwestycja ze środków własnych, która po jej całkowitym zakończeniu zamknie się kwotą 60.000 tys. zł. Podkreślam, z własnych środków wypracowanych przez Instytut. Startowaliśmy do funduszów Innowacyjna Gospodarka. Projekt został bardzo dobrze oceniony, ale – niestety – ze względu na brak dostatecznych środków nie otrzymaliśmy dofinansowania. Laboratorium już w tej chwili działa w 70%. Te 60.000 tys. zł to jest pierwszy etap, w sprawie realizacji którego musiałem podjąć decyzję, bo laboratorium dotychczasowe, które pracuje ostatni rok jeszcze na Mokotowie przy ul. Ksawerów, ze względu na wymogi ochrony środowiska ulegnie zamknięciu.

Instytut prowadzi szeroką współpracę międzynarodową w szeregu organizacji europejskich. Jesteśmy członkiem EOTA jako jedyna jednostka z Polski. To jest europejska organizacja, której jednostki są upoważnione do udzielania europejskich aprobat technicznych na wyroby budowlane: konstrukcje innowacyjne, na które nie ma jeszcze norm. W tej chwili jest proces w Unii Europejskiej, że dyrektywa tak zwana budowlana została zastąpiona rozporządzeniem, które częściowo już obowiązuje, i będzie w pełni obowiązywało od 1 lipca przyszłego roku. Współpracujemy tutaj z Ministerstwem na rzecz opracowania propozycji zmian do ustawy – Prawo budowlane i ustawy o wyrobach budowlanych.

Kierunki na najbliżej lata takie priorytetowe to jest budownictwo ekologiczne i energooszczędne, ze szczególnym uwzględnieniem nowoczesnych technologii, niezawodność obiektów budowlanych w cyklu życia, środowisko, życie i jego wpływ na użytkowników, trwałość infrastruktury komunalnej i energetycznej, rewitalizacja obszarów zurbanizowanych, nowoczesne technologie, w tym IT, w służbie użytkownika.

Pozwoliłem sobie przesłać do wszystkich członków Komisji Infrastruktury wydawnictwo Instytutu „Działalność w roku 2011". To było rozsyłane w zeszłym tygodniu. Tam zawarte są szczegółowe i obszerne informacje na temat działalności Instytutu, a teraz jestem gotów do udzielenia odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Bardzo proszę o zadawanie pytań. Nie ma. Dziękuję, wszystko jasne. Bardzo proszę o zabranie teraz głosu przez pana Sławomira Anusza dyrektora Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa Sławomir Anusz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa jest bardziej renesansowym instytutem od tych, które wcześniej były omawiane, ale znacznie mniejszym, ponieważ w Instytucie jest połączenie kilku rodzajów działalności, które odziedziczyliśmy po Instytucie Kształtowania Środowiska. Załoga natomiast, która realizuje te zadania, liczy niespełna 50 osób. Gdy zostawałem dyrektorem Instytutu iks lat temu obroty Instytutu oscylowały wokół 3000 tys. zł. To są śmieszne pieniądze w porównaniu z tymi, o których wcześniej

państwo mówili. Doprowadziłem do sytuacji, w której przekroczyliśmy kosmiczną liczbę 4200 tys. zł i w tej chwili znów wracamy poniżej 4000 tys. zł z tego powodu, że ograniczyliśmy wykonywanie prac rynkowych kosztem usług badawczych na rzecz samorządu terytorialnego. Ponieważ samorząd terytorialny okazał się być bardzo kapryśnym odbiorcą, szczególnie w okresie powyborczym. Gdy zmienili się burmistrzowie, zmieniły się koncepcje polityki przestrzennej w gminach, i mamy taką sytuację, że mamy kilka niezakończonych, a zaawansowanych prac planistycznych i nie możemy wydobyć z gmin środków.

To jest taka moja krótka uwaga na temat finansów, natomiast chciałem powiedzieć, że zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym minister jest odpowiedzialny za ład przestrzenny i rozwój zrównoważony. Zastanawiam się, jakimi środkami i czym minister może dysponować, gdy nasze instytuty zostaną skomercjalizowane. Przed chwilą usłyszeliśmy, że po komercjalizacji wszystkie nierentowne działania, a działania, które jak gdyby strukturalizują i standaryzują zachowania inwestorów i organizatorów życia w kraju, zostaną po prostu w instytutach wyłączone – zajmiemy się tylko tym, co się opłaca. Mamy taką sytuację: w Departamencie Planowania Przestrzennego w tej chwili brakuje kadry, która mogłaby z powodzeniem w krótkim czasie przeprowadzić całą kampanię wdrożenia dyrektywy INSPIRE do planowania przestrzennego. Społecznie od dwóch lat zajmujemy się tym problemem w Instytucie i pomagamy w ten sposób pani dyrektor w rozwiązaniu tego problemu, łącząc środki nasze własne statutowe ze środkami, które zdobywamy w konkursach, wygrywając na przykład przetarg, który ogłasza w tej chwili minister transportu na to, żebyśmy zorganizowali takie lub inne seminarium podsumowujące pewien zakres wiedzy czy doświadczenia w tej dziedzinie.

Moja hipoteza na koniec – wszyscy mówili o kierunkach działania – zaczęło się od wyzwania pod adresem komercjalizacji. Ja powiem zupełnie coś innego. Przyszedł w tej chwili, mam nadzieję, taki moment, że należy się poważnie zastanowić. I tu do panów posłów z Komisji Infrastruktury mam apel, żeby rozważyć powołanie państwowego instytutu badawczego, który objąłby swoim zakresem te wszystkie newralgiczne problemy, za które odpowiada minister właściwy do spraw ładu przestrzennego i gospodarki przestrzennej. Od 2003 r., jak ustawa uległa zmianie, do dzisiaj debatujemy o nowelizacji ustawy. To jest efekt słabości merytorycznej podbudowy dla różnych koncepcji. W 2005 r. przesłałem panu przewodniczącemu Rynasiewiczowi wynik prac, naszych własnych, na temat kondycji planowania przestrzennego w Polsce. Od tamtej pory ta kondycja jest coraz to gorsza, proszę państwa. Mimo że zmieniają się układy polityczne, mimo że zmieniają się rządy, ta kondycja jest słaba. Nie ma po prostu nadzoru. Szczególnie słabym punktem jest brak nadzoru merytorycznego nad jakością prac planistycznych. W tej chwili mamy taką sytuację, że burmistrzowie, którzy chcą się popisać przed elektoratem i szykują sobie nowe kampanie wyborcze, wprowadzają do ładu przestrzennego, do planów takie zapisy, które w ogóle są alogiczne i nieracjonalne z punktu widzenia gospodarki przestrzennej.

W tej chwili po tym apelu przejdę do przedstawienia Instytutu. Instytut składa się z trzech zakładów. Jeden zakład to jest gospodarowania przestrzenią, drugi zakład – kształtowania zieleni i szkoleń, i trzeci zakład – komunikacji miejskiej. Te trzy zakłady w ubiegłym roku opublikowały 18 artykułów i dwie publikacje zwarte. Realizujemy 9 tematów badawczych za środki zdobyte od ministra nauki w ramach dotacji statutowej, która stanowi 17% budżetu Instytutu. Pozostałe środki zdobywamy, działając na rynku zleceń z samorządów, zakładów transportu miejskiego i z firm produkujących tabor tramwajowy i trolejbusowy. Zakład komunikacji miejskiej prowadził w ubiegłym roku 7 homologacji, w tym jedną homologację dla trolejbusu, nowatorskiego trolejbusu, nowatorskiego rozwiązania. Zakład ten zatrudniający 9 osób wykonał w ciągu roku prawie 100 rozszerzonych badań pojazdów tramwajowych i około 2 tys. badań technicznych. Bez tego zakładu budżet Instytutu byłby bardzo kulawy, ponieważ większość przychodów z rynku przynosi Instytutowi właśnie ten zakład.

Kolejny zakład, zakład kształtowania zieleni, w ubiegłym roku opracował nowatorską metodę wyceny drzew. To jest pokłosie projektu badawczo-rozwojowego, który

realizowaliśmy jeszcze w czasach, gdy istniał KBN, a pokłosiem tego jest przygotowanie w tej chwili jak gdyby projektu rozporządzenia Ministra Środowiska na temat właśnie tej nowej wyceny drzew, która wprowadza elementy rynkowe do metody, a nie metody arbitralne decyzji administracyjnych.

Zakład gospodarowania przestrzenią z kolei świadczy około 30 projektów badawczych dla samorządów, w tym są studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania, plany miejscowe i decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania. Zakład ten większość PeB-ów (projektów badawczych) własnych realizuje, a przedmiotem tych badań są takie zagadnienia, jak rewitalizacja obszarów miejskich, turystyka w rozwoju małych miast, partycypacja społeczna w procesie planowania przestrzennego i warsztat planistyczny (doskonalenie warsztatu planistycznego). Tym zajmuje się jeden z zespołów tego zakładu gospodarowania przestrzenią, który w tej chwili usilnie wspiera panią dyrektor Izoldę Buzar w pracach wskazujących, jak wdrożyć dyrektywę INSPIRE, czyli po polsku infrastrukturę informacji przestrzennej do planowania przestrzennego.

W ostatnim roku w Instytucie powstał autorski projekt geoportalu planistycznego. Akronim czy nazwa tego geoportalu: „Gdzie budować". Ten geoportal będzie świadczył razem z innymi usługi samorządom i inwestorom. W Instytucie powstał innowacyjny właściwie projekt metodyki monitoringu wdrażania dyrektywy INSPIRE, a wcześniej powstał prototyp i metodyka opracowania monitoringu planowania przestrzennego w skali kraju. Uważam, że tak istotne zagadnienie, jak zarządzanie przestrzenią kraju i bilansowanie tej równowagi pomiędzy interesem prywatnym i publicznym, wymaga jeszcze wielu badań i wprowadzenia wielu nowych rozwiązań do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i towarzyszących im rozporządzeń. Minister nie dysponujący własnym zapleczem badawczym, na który będzie miał wpływ poprzez finansowanie wskazanych zadań, nie podoła temu celowi. Podam natomiast przykład, jak komercjalizacja wpływa na jakość prac. Otóż, okazało się, że kiedyś została zlecona na rynku poprzez formę przetargu pewna ocena systemu planowania przestrzennego w Polsce i autor, który nie pochodzi ze środowiska planistycznego, ze środowiska urbanistów, wysnuł taką hipotezę, że tak dużo jest wydawanych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania poza obszarami objętymi planami, że urbaniści źle wyznaczyli w planach zagospodarowania przestrzennego miejsca pod inwestycje. To jest właśnie efekt działania rynku. Człowiek, który nie zna istotny procesu zarabiania na gospodarowaniu nieruchomościami i zarządzaniu przestrzenią, tylko taką hipotezę może postawić. Oczywiście, ta hipoteza jest błędna. Jeśli ktokolwiek przyjął ją za dobrą monetę, to może zaraz stwierdzić, rzeczywiście, urbaniści i architekci pracują w Polsce źle. To w ogóle jest nieprawda. To jest hipoteza postawiona na głowie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie dyrektorze, …

Dyrektor Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa Sławomir Anusz:

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Przechodzimy do pytań. Bardzo proszę, w pierwszej kolejności pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam pytanie do pana ministra. Jaka będzie przyszłość Instytutu wobec nowelizacji ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (druk nr 375)? Dlaczego pytam? Bo proponowana zmiana, nad którą w dniu wczorajszym Komisja Infrastruktury się pochylała, przewiduje, że część dotycząca miast, planowania przestrzennego na poziomie ogólnopolskim i planowania przestrzennego w regionach przechodzi pod nadzór Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, zaś tak zwane planowanie lokalne, cokolwiek miałoby to nie znaczyć, ponieważ nie usłyszeliśmy definicji planowania lokalnego, pozostaje pod nadzorem w kompetencji ministra właściwego do spraw budownictwa. Proszę przybliżyć, jaki będzie skutek wprowadzenia tych zmian, bacząc na dalszą egzystencję Instytutu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie dyrektorze, bardzo dziękuję za to, że pan zwrócił uwagę na zjawisko ogromnej komercjalizacji przestrzeni w Polsce, bo dzisiaj, czego samorządy nawet nie ukrywają, bo one są dzisiaj odpowiedzialne za planowanie przestrzenne przede wszystkim, dzisiaj działania w zakresie planowania są podejmowane na wniosek inwestorów. Inwestor jeden najważniejszy to jest deweloper, który zarabia na tym i buduje mieszkania, i chwała mu za to. Drugą taką grupą inwestorów są ci, którzy budują wielkie sklepy i centra handlowe, natomiast przestrzeń publiczna, ta wspólna, staje się zupełnie niepotrzebna i zbyteczna. Nasze osiedla miejskie coraz bardziej przypominają takie archipelagi osiedli, często niepołączonych ze sobą funkcjonalnie, komunikacyjnie, bo po prostu jest kawałek gruntu, można go sprzedać, można zabudować mieszkaniami i potem sprawa jest zamknięta dla inwestora. Dla mnie takim rażącym przykładem tego, że trzeba naprawdę coś zrobić w tej sprawie, jest fakt, że razem z kolegą, panem posłem Rzońcą rozmawialiśmy i pytałem go, kiedy ostatni raz w Rzeszowie, a u mnie w Olsztynie, kiedy powstał ostatni park. Park jako miejsce wspólne, gdzie jest kilka drzew, gdzie się ludzie mogą spotkać i porozmawiać. To było w latach naprawdę daleko minionych, może 30 lat temu powstał ostatni park. Jeżeli tak będziemy dalej traktować naszą przestrzeń, to te nasze miasta, a do nich przecież coraz więcej procentowo mieszkańców Polski się przenosi, będą takimi właśnie zbiorami nieprzyjaznych miejsc, w których będziemy tak naprawdę po prostu się źle czuli. W nawiązaniu do tego, o co pytał pan poseł Adamczyk, jak pan widzi zmiany proponowane obecnie w ustawie o działach i zagrożenia, które – naszym zdaniem – jeszcze bardziej pójdą w kierunku komercjalizacji przestrzeni i rugowania części wspólnych z naszej przestrzeni publicznej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chciałem zadać takie pytanie, które mnie interesuje. Pytam już po raz trzeci w ciągu ostatnich dwóch dni. Mianowicie pojawił się onegdaj w 1999 r. termin „krajowa polityka miejska". Chciałbym zapytać o pana zdanie na ten temat. Czy kiedykolwiek Instytut wypowiadał się w tej materii, obojętnie komukolwiek ten termin nie byłby przypisany, temu ministerstwu czy innemu? Co z tym fantem zrobić, z krajową polityką miejską, bo nagle ten termin urasta do rangi ustawodawczej? Procedujemy podział czy przenoszenie tego terminu i zakresu zadań z tego terminu do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Na razie do tej pory jest w innym ministerstwie. Co z tym fantem zrobić, według pana i pana ekspertów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Może zanim pan dyrektor, proszę pana ministra o odniesienie się w szczególności do tej części pytań, które dotyczyły ustawy, która wczoraj była przedmiotem procedury. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Janusz Żbik:

Szanowni państwo, rzeczywiście jest tak, że jest procedowana ustawa o działach, podział ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Może zacznę od sprecyzowania tego, co to jest planowanie lokalne, bo rzeczywiście pan poseł Andrzej Adamczyk tutaj powiedział, że nie do końca wiadomo, na czym to polega. Nie ma definicji. W kontekście tego, co my w tej chwili w resorcie robimy, jakie są nasze plany legislacyjne. Na początku powiem tak: zakładając dobrą współpracę dwóch ministerstw – Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, ten podział nie powinien mieć jakiegoś negatywnego wpływu na to, co się będzie działo w przyszłości, jeśli chodzi o politykę przestrzenną. W Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ma zostać planowanie lokalne. Planowanie lokalne to studia zagospodarowania przestrzennego, to miejscowe

plany zagospodarowania przestrzennego, to to, co się w tej chwili dzieje: te wuzetki, ten zalew tych wuzetek i wszystkie konsekwencje, które z tego płyną, i również nowe instrumenty, które będziemy proponować w przyszłej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Podejmując prace nad nowym prawem budowlanym i niezbędną wynikającą z tego nowelizacją ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zadałem sobie pytanie, na ile polityka regionalna i to wszystko, co się dzieje ponad powiatem, ponad gminą i powiatem, mnie interesuje. Mnie w tym zakresie na razie nie interesuje polityka państwa w sensie regionalnym. W tej chwili więc mi nie przeszkadza ten podział, gdyż tak naprawdę do uzdrowienia tych wszystkich procesów, o których panowie posłowie tutaj mówili, tych negatywnych procesów rozlewania się zabudowy, niszczenia przestrzeni wspólnej, rzeczywiście od wielu lat…

Zresztą dyskusje trwały i tutaj wiemy, nie chcę mówić, bo mówiłbym godzinę, co się działo i jak do tego doszło. Prawda jest taka, mleko się w tej chwili rozlało. To, co się stało w Polsce przy wydawaniu 160 tys. decyzji WZiZT rocznie, gdzie pozwoleń na budowę jest dużo mniej, to świadczy również o pewnej innej jeszcze tendencji, mianowicie takiej prospekulacyjnej. Dzisiaj wuzetki nie bierze się tylko po to, żeby budować, tylko po to, żeby dostać tam lokalizację i żeby handlować. W skali kraju to jest bardzo poważny problem, już nie mówiąc o przestrzeni publicznej – to, co pan poseł tutaj powiedział. Z mojego punktu widzenia, przystępując do budowy, uporządkowania całego systemu wokół inwestycyjnego, że tak powiem, bo to przecież jest kilkanaście ustaw i kilkadziesiąt rozporządzeń – te przepisy rozeszły się w tej chwili po wielu ustawach, jeśli chodzi o proces inwestycyjny – to wielkiego znaczenia nie ma, że te kompetencje tą ustawą w tej chwili są dzielone. Powiem tak: panowie posłowie i panie wiecie o tym terminarzu, który został zakreślony. W tej chwili jesteśmy tuż przed podjęciem decyzji. Pan premier podejmie pewnie decyzję – zresztą mam nadzieję, że ją podejmie – o powołaniu komisji kodyfikacyjnej dotyczącej kodeksu budowlanego, czy też prawa inwestycyjnego, jakkolwiek by to nazwał. W tym pierwszym etapie opracowujemy nowe prawo budowlane i ustawę o planowaniu przestrzennym. I tak, jak powiedziałem, dla mnie w tej chwili ten podział kompetencji, jeśli chodzi o ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, nie jest szkodliwy i on mi nie przeszkadza. Taka jest wola polityczna i to się dzieje.

Natomiast jaki to, co my w tej chwili robimy w resorcie, będzie miało wpływ na przyszłość Instytutu. Otóż, po pierwsze, trzeba powiedzieć, że my zlecamy opracowania, różne opracowania, w drodze obowiązującej, w drodze przetargu. Jest gospodarka rynkowa i nie mamy możliwości zlecania czy faworyzowania w jakiś sposób choćby Instytutu, o którym w tej chwili mówimy. Oczywiście, w pełni doceniając potencjał i możliwości Instytutu, wydaje mi się i mam wrażenie, że w związku z tymi pracami, które w tej chwili żeśmy podjęli, będzie zapotrzebowanie na pewne badania i model, które będziemy chcieli przeprowadzić, jak gdyby sprawdzić w naukowy i taki badawczy sposób, zanim zaproponujemy wdrożenie i wprowadzenie do ustaw. Państwo wiecie, że w tej chwili odbywa się proces prekonsultacji dotyczących nowego prawa budowlanego i nowelizacji ustawy. W tej chwili odbyły się już trzy duże konferencje, duże konferencje, które gromadzą po 300 osób. Będzie jeszcze konferencja w Warszawie 30 maja tego roku i potem już nastąpią konsultacje społeczne i już oficjalne uzgodnienia międzyresortowe. Skoro o tym mówię, to chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz. Otóż, proszę państwa, te propozycje, które my w tej chwili jako resort przedstawimy, te propozycje pójdą, niestety, albo stety, bardzo mocno wbrew interesom poszczególnych grup, bo proszę państwa, musimy sobie zdać z tego sprawę, że to, że w tej chwili jest taki stan prawny, jeśli chodzi o planowanie przestrzenne i Prawo budowlane, powoduje, że z tego mętnego, trudnego i skomplikowanego stanu prawnego żyje wiele środowisk. Sam jestem architektem projektantem. Projektowałem przez 15 lat. W administracji rządowej pracuję już przeszło 10 lat. Proszę państwa, z tego żyją architekci, urbaniści, inżynierowie, z tych wuzetek, z przygotowywania tej dokumentacji, z tego bałaganu, który w tej chwili jest. Chcę powiedzieć z pełną odpowiedzialnością, państwo sami będziecie narażeni na to, bo te środowiska już w tej chwili bardzo mocno protestują, bo my chcemy wzmocnić odpowiedzialność uczestników procesu inwestycyjnego,

bo dzisiaj nikt za nic nie odpowiada, wszystko się przerzuca na omnipotencję państwa, czyli urzędnika (urzędnik, po pierwsze, mało kompetentny w tym gąszczu przepisów i w tych dziesiątkach nowelizacji, które następują jedna po drugiej, prawda?) i równocześnie wzmocnić rolę nadzoru. Proszę państwa, to jest wszystko przeciw, niestety, grupom interesu. Odbyłem dziesiątki spotkań, dziesiątki spotkań z izbami, ze stowarzyszeniami związanymi z procesem inwestycyjnym. To są już dziesiątki spotkań. Chcę powiedzieć, że o ile w bezpośrednich kontaktach ci ludzie zgadzają się z tymi koncepcjami, które my przedstawiamy, o tyle potem na tych konferencjach jest bardzo gorąco, bo każdy ma swoje interesy. Każdy ma swoje interesy, a najlepiej, żeby pewna grupa pisała ustawę pod siebie.

O perspektywie Instytutu… Przepraszam za taką zbyt szeroką pewnie wypowiedź w tej kwestii. Jeśli chodzi o krajową politykę miejską, chciałbym, żeby pan dyrektor też wyraził swoje zdanie na ten temat.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za tę wypowiedź. Mam nadzieję, że ona wiele wyjaśnia. Tutaj trudno się nie zgodzić z diagnozą, którą zaprezentował pan dyrektor Sławomir Anusz. Tutaj z panem przewodniczącym tak, jak mówiłem na wstępie, pracujemy kilka kadencji i rzeczywiście tych prób było już wiele, bo diagnoza jest jasna dla nas wszystkich: albo nie starczyło woli, albo nie starczyło czasu w kadencjach. Mam nadzieję, że prace już zaawansowane – o tym teraz bardzo dużo powiedział pan minister Żbik – mam nadzieję, że te prace w tej kadencji zostaną uwieńczone sukcesem. Byłby to naprawdę sukces. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa Sławomir Anusz:

Dziękuję. Więc w średniowieczu najsroższą karą było poćwiartowanie. To poćwiartowanie systemu gospodarowania przestrzenią w Polsce trwa od 20 lat. Najistotniejszy czynnik rozwoju kraju, o którym mówią w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, że to jest przestrzeń czy terytorium, bo z wadliwego przetłumaczenia dokumentów anglojęzycznych polska przestrzeń stała się terytorium i stąd pole do działania dla konkurencyjnego resortu. Poprzez unieważnienie starych planów a potem sektorowanie gospodarki przestrzennej poprzez „specustawy" i utrzymanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania, mamy to, co mamy.

Natomiast rolą dyrektora – wrócę tutaj do pytania pana posła – rolą dyrektora nie jest to, żeby załamywał ręce wtedy, gdy zmienia się jakaś ustawa, ale żeby miał konstruktywny do tego stosunek. Mam taki konstruktywny stosunek do tej ostatniej zmiany legislacyjnej. Otóż, proponuję nasz Instytut jako bazę do powstania albo wzmocnienia czy przekształconego GUNB, czy innej instytucji czy agendy, która całościowo mogłaby monitorować proces planowania przestrzennego i budownictwa. I tylko taka zintegrowana instytucja, która poszłaby w ślad za integrowaniem poprzez ustawę procesu inwestycyjnego z procesem planowania miejscowego, bo planowanie miejscowe to jest właśnie to planowanie lokalne…

W Polsce nic się więcej nie wydarza w sferze inwestycji, żebyśmy nie mówili o planowaniu krajowym i regionalnym, nic więcej poza tym, co się robi na poziomie lokalnym, czyli w gminie. To, co powstaje w gminie, tworzy tkankę całego kraju, całego regionu, całej Europy. Właściwie to, co powiedział pan minister Żbik: tak naprawdę jeśli chodzi o materię, tę którą zbudujemy, która po nas zostanie, żeby ona w przyszłości nie wywoływała zażenowania, potrzebny jest taki organ czy instytut państwowy, który będzie realizował zadania, czuwając nad tym ładem przestrzennym i zrównoważonym rozwojem w takiej konfiguracji, w jakiej w tej chwili się szykuje, w takiej konfiguracji, w jakiej się szykuje. Stąd mój apel do Komisji, żeby wsparła nasze dążenia do powołania takiego państwowego instytutu badawczego.

Otóż, proszę państwa, państwowe instytuty badawcze mają inne resorty. Konstruktorzy traktorów mają państwowy instytut badawczy, specе od opryskiwania pól mają państwowy instytut badawczy, spece od tego, co się znajduje głęboko pod ziemią, czyli od gazu łupkowego, mają państwowy instytut, natomiast od tego, co się dzieje na powierzchni, od tego, od czego zależy nasz komfort życia, wygoda, łączność, te wypadki,

nie ma państwowego instytutu badawczego. Właśnie za to tak naprawdę odpowiada państwo przed obywatelami. Natomiast problemem, o którym tutaj cały czas mówimy i o tych pieniądzach, które w zagospodarowaniu przestrzennym i w tej jego kondycji dotychczasowej gdzieś są zagrzebane… To nie jest żadna tajemnica, że chodzi o to, żeby pieniądze publiczne cały czas przy tej konfiguracji przepływały do prywatnych kieszeni. Przed chwilą odbyło się posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, a to przecież samorząd terytorialny ma obligo wyposażenia w infrastrukturę całej sieci osadniczej, prawda? Jeśli sieć osadnicza wypada spod kontroli racjonalności ekonomicznej, to koszty ponosi podatnik. To są koszty nasze, społeczne, publiczne: na wyposażenie w infrastrukturę techniczną, infrastrukturę społeczną, szpitale i ochronę środowiska. A kaprysy inwestorów, którzy dzięki brakowi tego reżimu, że tylko tam, gdzie jest plan można się budować, to powoduje ten przepływ i napychanie pieniędzy dla poszczególnych inwestorów. Pół biedy, jeśli to są jeszcze prywatne inwestycje, które nie służą odsprzedaży, prawda? Bo przy działaniach deweloperskich mamy do czynienia z krotnością zysków właśnie powstałych w wyniku pozwolenia na budowę przy pomocy decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania.

Wracam teraz do parków miejskich. Otóż, nasz Instytut zajmuje się parkami i w tej chwili otoczyliśmy opieką ten trójkąt między Al. Solidarności, Targową a Stadionem Narodowym, i tam obserwujemy już od dwóch lat, jak zachowuje się zieleń miejska, drzewostan w sytuacji presji inwestycyjnej, presji infrastruktury zakopanej pod jezdniami i presji zmiany funkcji terenu. Takie wyniki będziemy raportowali raz do roku pani prezydent Gronkiewicz-Waltz. To mogą być bardzo ciekawe materiały do ewentualnych dalszych jakichś standardowych zachowań w gospodarce zielenią miejską.

Co do polityki miejskiej, to powiem tylko tak, że jak Instytut był kiedyś świetny i wspaniały tak, jak kiedyś był Instytut Kolejnictwa, to jednym z zadań zlecanych przez ministra co jakiś czas było opracowanie w Instytucie nie polityki miejskiej, tylko koncepcji gospodarki komunalnej w kraju, bo polityka miejska to nic innego, tylko tak naprawdę gospodarka komunalna, jeżeli się odejmie sferę planowania przestrzennego i zarządzania przestrzenią. Jest to wyposażenie miasta, wyposażenie danej struktury osadniczej w tę całą infrastrukturę, która ma uprzyjemnić, usprawnić, ma być tą oliwą dla rozwoju biznesu i osadnictwa i zamieszkania danej ludności, danej populacji. To wszystko. Od tamtej pory, kiedy to ćwiartowanie postępowało i postępuje nadal, Instytut już się tymi sprawami nie zajmuje, ale to poletko, okazuje się, zaczynają przejmować konkurenci naszego ministerstwa, prawda? Nowo powstałe ministerstwo widzi tam pole dla swojej aktywności i próbuje poprzez zmiany w ustawie o działach wygospodarować dla siebie kolejne poletko do pracy. To tyle.

Natomiast, co do …

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie dyrektorze, jeśli można, to bardzo proszę już zmierzać do konkluzji.

Dyrektor Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa Sławomir Anusz:

Natomiast co do koncepcji polityki miejskiej to nie chciałbym być konkurentem kolegi dyrektora Adamskiego, który w nazwie instytutu ma Instytutu Rozwoju Miast. Ponieważ on jest prawdopodobnie bardziej kompetentny w polityce miejskiej, oddam w związku z tym mu głos. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mam to na uwadze. Bardzo dziękuję. Damy zaraz szansę panu dyrektorowi. Zwracając się do pana dyrektora, mam tylko nadzieję, że eksponując potrzebę powołania instytutu w tym obszarze, wymieniając istniejące w innych obszarach, wzmacniał pan siłę wyrazu swojej wypowiedzi, a nie postponował ich istnienie. Mam nadzieję, że tak brzmiała pana wypowiedź. Bardzo proszę o zabranie głosu przez pana dyrektora Jerzego Adamskiego, dyrektora Instytutu Rozwoju Miast. Bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Rozwoju Miast Jerzy Adamski:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nie chciałbym nawiązywać do tego wątku, dlaczego Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przejmuje

bądź nie przejmuje sprawy polityki miejskiej. Zacznę od informacji o Instytucie. Proszę państwa, Instytut Rozwoju Miast powstał właśnie w wyniku restrukturyzacji zaplecza badawczego dawnego resortu budownictwa na bazie Instytutu Gospodarki Mieszkaniowej (to był taki duży instytut przekształcony również z dawnego ORGBUD-u) i krakowskiego oddziału Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej. Do 2008 r. ten nowy instytut pod nową nazwą był kierowany przez pana prof. Zygmunta Ziobrowskiego. To jest były szef Izby Urbanistów. Od 2008 r. kieruję tym Instytutem. Jestem zatrudniony w tym Instytucie od 1983 r., oczywiście w tej poprzedniej formie organizacyjnej. Instytut zatrudnia 70 osób, to jest 58 etatów. W zasadzie ma siedzibę w Krakowie. Posiada własną siedzibę (1,2 tys. m kwadratowych). Takie czysto materialne informacje.

Jeśli chodzi o źródła przychodów, proszę państwa, skala przychodów rocznych to jest kwota rzędu 4200–5000 tys. zł, z czego 45–50% to są przychody z tytułu różnego rodzaju prac realizowanych dla samorządów. To są właśnie problemy, czy sprawy, czy projekty związane z planowaniem przestrzennym: studia uwarunkowań, plany miejscowe, to są oceny oddziaływania na środowisko, to są inne prace również koncepcyjne. Jakieś 25–30% to są środki pozyskane w wyniku udziału w grantach, w konkursach grantowych dawniej Ministerstwa Nauki, teraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju i Narodowego Centrum Nauki. Około, między 15% a 20% (zależy od skali) to jest dotacja statutowa. Środki dotacji statutowej oprócz utrzymania potencjału służą też do prowadzenia prac badawczych.

Co jest jeszcze istotne? Jeżeli chodzi o podstawowy czy statutowy zakres działania, to są regulacje polityki i instrumenty rozwoju miast i regionów, procesy społeczno-ekonomiczne i przestrzenne rozwoju miast i regionów, uwarunkowania i zasady zrównoważonego rozwoju przestrzeni zurbanizowanej. Przy czym, jeżeli chodzi o szczegółowy zakres, to również obejmujemy problemy planowania zagospodarowania przestrzennego, zarządzania miastem i ich rozwojem, kształtowania ochrony środowiska, mieszkalnictwa, budownictwa i gospodarki nieruchomościami. Instytut od 1990 r. prowadzi zarówno monitoring mieszkalnictwa, jak i monitoring rynku nieruchomości w skali kraju, nie w skali poszczególnych miast. Pan prof. Kałkowski, pani prof. Zaniewska są zaangażowani w tego typu monitoring.

Myślę, że w kontekście tej dyskusji, dlaczego miasta, czy warto zajmować się miastami, proszę państwa, jeśli sięgniemy do kolejno pojawiających się raportów dotyczących roli miast w rozwoju regionu, w rozwoju Europy, w rozwoju przestrzeni i krajów europejskich, to trzeba jasno powiedzieć, że to są miejsca, w których koncentrują się szanse, ale i koncentrują się także problemy. Czyli warto tym problemem się zająć. Instytut od momentu powstania tym problemem się zajmuje i działania badawcze czy prace badawcze są właśnie ukierunkowane na tę problematykę. Powiedziałbym, że jeśli chodzi o naszą, nazwijmy to, wizytówkę, trzeba powiedzieć, że takim kluczowym aspektem jest aktywne pozyskiwanie środków na granty, na prace badawcze. Druga sprawa to jest działalność wdrożeniowo-aplikacyjna, która również służy do pozyskiwania informacji i wiedzy o praktyce. Nie jesteśmy instytutem zaangażowanym w działalność czysto badawczą. Aktywnie uczestniczymy w programach międzynarodowych. Bardzo istotne: spora, duża działalność wydawnicza. I tutaj, jeżeli panowie posłowie zechcą skorzystać z tej wiedzy, proszę po prostu przesłać do nas informację, że jesteście zainteresowani naszymi publikacjami. One są dostępne na naszej stronie internetowej i dla potrzeb biur poselskich w ramach upowszechniania jesteśmy w stanie przekazać bezpłatnie do biur poselskich te publikacje.

Natomiast, przechodząc do kilku szczegółów, bo myślę, że one mogą być ważne, proszę państwa, jeżeli chodzi o kategorię naukową, Instytut uzyskał już w 2006 r. drugą kategorię potwierdzoną w 2010 r. W tej chwili kategorie druga i trzecia zostały włączone w grupę B instytutów naukowych. Byliśmy jednostką kategorii drugiej. Wydajemy kwartalnik naukowy, który ma prawo zaliczania 6 punktów. Działalność naukowo-badawcza to jest łącznie około 200 projektów i zadań badawczych w okresie lat 2005–2011. Prowadzimy corocznie około 20 badań czy prac badawczych, finansowanych z tej niewielkiej dotacji statutowej. Corocznie uzyskujemy środki na badania w wyniku udziału w konkursach grantowych. To jest 3 do 6 nowych projektów badawczych właśnie

w wyniku udziału w konkursach Ministerstwa Nauki, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, Narodowego Centrum Nauki. Tu przykłady takich projektów. Proszę państwa, bardzo duży projekt związany z rewitalizacją miast. Jeżeli mówimy o problemach głównie dotyczących miast, to jest problem rewitalizacji, rewitalizacji rozumianej również jako narzędzie zapobiegania rozlewaniu się miast. Jeżeli odtworzymy tę przestrzeń wewnętrzną, śródmiejską dla zagospodarowania, mamy szansę zahamować, nie ograniczyć w całości, ale zahamować przynajmniej procesy takiego chaotycznego rozlewania się miast, które będą bardzo kosztowne z punktu widzenia zaopatrzenia w infrastrukturę, problemów energetycznych, wszelakich. Koszty tego rozlewania miast są olbrzymie, niedostrzegane. To był temat, którego koszt wynosił prawie 3300 tys. zł, co przy naszej skali obrotów: 4000 tys. zł czy 5000 tys. zł, … No, to był bardzo duży projekt. Wynikiem tego jest seria publikacji, w których zarówno rozpoznaliśmy to, co się działo w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Francji jako przykładowych krajach. Odrębne publikacje dotyczą rozpoznania tej sfery, są proponowane narzędzia, jest diagnoza problemów rewitalizacji. W sytuacji miast polskich, nie tylko rozpoznaliśmy problemy terenów powojskowych, pokolejowych. To wszystko w tej serii wydawniczej się znajduje. Kolejne ciekawe projekty: rola gospodarki gruntami w strategiach mieszkaniowych gmin, mieszkaniowe obszary problemowe w przestrzeni miast i wsi, planowanie przestrzenne a rewitalizacja stref społecznie wykluczonych. To są wszystko tematy finansowane w granicach 150 tys. zł, 120 tys. zł , 250 tys. zł na temat. To nie są oczywiście milionowe środki, ale w skali naszych przychodów są bardzo znaczące. Zestaw tych tematów to jest kilkanaście realizowanych aktualnie czy realizowanych w latach 2010–2011 projektów. To jest monitoring polskiego rynku nieruchomości. Jest to standaryzacja sformułowań stosowanych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, jest to model zintegrowanego planowania rozwoju miast. Tutaj ten aspekt zintegrowanego planowania jest o tyle ważny, że nie wystarczy tylko planowanie przestrzenne, ale również planowanie… Mamy jednak do czynienia z taką fragmentacją planowania: odrębnie strategia rozwoju, odrębnie studium uwarunkowań, odrębnie różne studia sektorowe dotyczące zaopatrzenia w energię i tak dalej. Więc sprawa integracji tego typu planowania rozwoju jest bardzo ważna i zresztą podkreślana w wielu dokumentach europejskich. Myślę, że problem… Aha, co jeszcze może być ciekawe? Myślę, że modele zarządzania gospodarką przestrzenną w obszarach metropolitalnych i aglomeracjach (temat w trakcie realizacji), przemiany społeczne przestrzenne wielkich osiedli mieszkaniowych, zróżnicowanie procesów rozwojowych małych i średnich miast i wpływ na rozwój policentryczny systemu osadniczego (środki przyznane: 280 tys. zł). Czyli jest to dość istotna sfera działalności.

Jesteśmy też aktywni w sferze współpracy międzynarodowej. Uczestniczyliśmy w wielu projektach finansowych w ramach programu INTERREG dotyczących czy to planowania, czy rozwoju metropolitalnego. W tej chwili bardzo ciekawą formą naszej działalności jest bycie członkiem konsorcjum, które dostarcza wiedzę o programie URBAG. Jesteśmy punktem kontaktowym programu URBAG, który jest programem wymiany doświadczeń miast w różnej sferze w skali europejskiej. Instytut jest zaangażowany w tej chwili w przygotowywanie raportu o miastach w dawnych krajach postsocjalistycznych, tak bym to nawał, poczynając od Litwy, Łotwy, Estonii, kończąc na Albanii. Obejmuje również kraje kaukaskie. Wykonujemy to we współpracy z agendą ONZ zajmującą się problemami osiedli ludzkich, to jest UN-Habitat z Nairobi. Świeżo jesteśmy po, że tak powiem, warsztacie. Jest szansa, że taki raport powstanie już na początku przyszłego roku w ramach edycji raportów dotyczących stanu miast światowych, stanu miast arabskich, stanu miast azjatyckich, taki sam raport o stanie miast w krajach będących w okresie transformacji powstanie na początku przyszłego roku.

Działalność publikacyjna, jak mówię, trudno byłoby tu cytować pozycje publikacyjne z tym związane, niemniej na przykład gospodarka gruntami w polskich miastach, stały monitoring rynku nieruchomości, przegląd tego, co się działo w sferze nieruchomości, tendencji w skali kraju w latach transformacji. Taki projekt zrealizowany przez pana prof. Kałkowskiego.

Co jeszcze może być ciekawe? Taki kontekst współpracy zagranicznej. Świeżo skończyliśmy projekt finansowany przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, projekt rewitalizacji dzielnicy Podzamcze we Lwowie. Niewielka skala projektu, ale transferujemy nasze doświadczenie w sferze rewitalizacji w kontaktach z Ukrainą. Bardzo ciekawe. Liczymy w tej chwili na podobny projekt w kontakcie z Libią. Przeszliśmy pozytywny pierwszy etap oceny. Co jeszcze jest istotne? Myślę, że ten właśnie kontekst, po co w ogóle zajmujemy się polityką miejską. Dwa dni temu, kilka dni temu pani minister Bieńkowska prezentowała założenia krajowej polityki miejskiej. Wszyscy obecni na sali stwierdzili: no, wreszcie pojawiły się założenia krajowej polityki miejskiej. Instytut w jakiejś mierze uczestniczył też w przygotowaniu. Oczywiście, ta finalna wizja jest, bym powiedział, elementem głównie autorstwa Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, niemniej jednak mieliśmy wpływ na ukierunkowanie bardziej, skondensowanie czy sfokusowanie tej polityki rzeczywiście na problemach miast. Dopiero teraz rozpoczyna się dyskusja na temat kształtu tych założeń. Jest czas, ażeby i samorządowcy, i ośrodki badawcze próbowały kształtować tę politykę. Myślę, że z uwagi na wagę miast jako centrów rozwoju – mówi się o modelu policentryczno-dyfuzyjnym, gdzie miasta mogą pełnić rolę takich ośrodków dyfuzji procesów – trzeba spróbować dostarczyć instrumentów do realizacji takiej polityki. Instytut w sensie badawczym i w sensie wdrożeniowym jest zdolny, skłonny, ma potencjał, bazując zarówno na wynikach prac badawczych, jak i na swoich doświadczeniach praktycznych, wspierać tego typu procesy. Trzeba też pamiętać o tym, że w kolejnym okresie programowania jest proponowane przeznaczenie co najmniej 5% na ścisłą politykę miejską, na taką realizację pewnych zintegrowanych działań przez miasta. Trzeba się zastanowić, jak rozsądnie wykorzystać te środki. W czasie ostatniej prezentacji ministerstwo zaprezentowało wizję przydzielenia tych środków 18 ośrodkom wojewódzkim. Ja z kolei zaproponowałem, że być może zamiast dobrze funkcjonujących 18 ośrodków wojewódzkich warto pomyśleć o byłych ośrodkach wojewódzkich i wspierać to jako już istniejące centra rozwoju. Ale to jest tak naprawdę może kontrowersyjna teza, niemniej myślę, że warto zastanowić się nad wykorzystaniem tych środków dla instrumentalizacji krajowej polityki miejskiej, bo nie mówię o tym, o czym mówił pan dyrektor Anusz, o tym poziomie miasta czy poziomie regionu, bo jest też poziom: polityka miejska wobec miast w regionie. Ten kontekst: miasto a region, jest również bardzo ważny, ale mówimy o założeniach, jak z poziomu kraju wspierać miasta w kluczowych obszarach podstawowymi instrumentami. To tyle, dziękuję za możliwość wypowiedzenia się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Przechodzimy do pytań. Czy ktoś z państwa posłów chciałby je zadać? Nie ma. Dziękuję.

Szanowni państwo, mam głębokie przekonanie, że informacja – za chwilę – którą dzisiaj mieliśmy możliwość usłyszeć, poszerza naszą wiedzę jako Komisji na temat funkcjonowania instytutów badawczych podległych ministrowi transportu, gospodarki przestrzennej i budownictwa. Oczywiście, tematyka prawa budowlanego i prawa przestrzennego dzisiaj zarysowana, jeżeli chodzi o zaawansowanie prac resortu, jest tylko sygnałem, bo już wiem, że w porozumieniu z ministrem Januszem Żbikiem planujemy oddzielne posiedzenie, na którym pan minister zda relację czy złoży informację z zaawansowania prac, bowiem nie mam wątpliwości co do zapotrzebowania społecznego, ale także determinacji większości posłów pracujących w tej Komisji co do tego, że te problemy powinniśmy rozwiązać w cywilizowany sposób, bo co do mętności czy bałaganu, jakby nie określać, i szkody będącej następstwem funkcjonującego prawa my w Komisji Infrastruktury nie mamy wątpliwości.

Chciałem bardzo gorąco podziękować wszystkim za aktywny udział, ale widzę, że jeszcze pan dyrektor Andrzej Wojciechowski chciał zabrać głos. Bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Andrzej Wojciechowski:

Bardzo serdecznie dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, instytuty pochwaliły się, że mają 60 lat, nasz Instytut również 60 lat niedługo będzie obchodził. Można nawet powiedzieć, że jest dużo starszy, ale wcześniej to nie był instytut. Chciałbym

całą Komisję Infrastruktury zaprosić na tę uroczystość. Pani Joli Misiak przekazałem cały zestaw, żeby państwu przekazała, natomiast teraz tylko symbolicznie bym wręczył panu przewodniczącemu Stanisławowi Żmijanowi zaproszenie na sześćdziesięciolecie w dniu 6 lipca. Wtedy będziecie mieli państwo szansę poznać Instytut od podszewki, a naprawdę mamy czym się pochwalić. Bardzo serdecznie zapraszam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Można by powiedzieć, że porządek zrealizowaliśmy, ale zwracam się do członków Komisji: otóż, po rozpoczęciu obrad w dniu dzisiejszym tego posiedzenia do prezydium, do przewodniczącego wpłynął wniosek od pani marszałek... Dobrze, bardzo dziękuję. Wpłynął wniosek związany z rozpatrzeniem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, projektu ustawy zawartego w druku nr 376. Otóż, w dniu wczorajszym odbyło się pierwsze czytanie tego projektu w sali plenarnej. Sejm skierował do naszej Komisji ten projekt do dalszych prac. Ponieważ to jest taki wymiar, uzgodniliśmy z klubami, że powołamy podkomisję. Zatem wnoszę o rozszerzenie porządku dzisiejszego posiedzenia o punkt dotyczący powołania podkomisji do rozpatrzenia tego projektu. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, to uznam, że porządek rozszerzyliśmy i przystąpimy do dalszego procedowania. Sprzeciwu nie słyszę. Dziękuję.

Z klubów wpłynęły takie kandydatury do podkomisji (podkomisja w składzie ośmioosobowym, taka jest propozycja): z klubu parlamentarnego PiS – pan poseł Jerzy Szmit i pan poseł Grzegorz Woźniak, z klubu Ruchu Palikota, przepraszam, Ruch Palikota – pan poseł Piotr Chmielowski, z klubu Polskiego Stronnictwa Ludowego – pan poseł Janusz Piechociński, i z klubu Platforma Obywatelska – pani poseł Monika Wielichowska, pan poseł Stanisław Lamczyk i pan poseł Łukasz Borowiak. Czy są uwagi co do składu tej podkomisji. Nie ma.

Stwierdzam, że Komisja powołała podkomisję do rozpatrzenia projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw zawartego w druku nr 376.

Teraz wygłoszę formułę. Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję wszystkim państwu za aktywny udział. Członków podkomisji proszę o przybliżenie się do stołu prezydialnego.